ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy. Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, Inż. mor. A. Ciechanowski, *** — **Cena 40 gr.**

Nr. 30. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 17-21 sierpnia 1928 | Ogólnego zbioru Nr. 223

O subwencjonowanie prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych.

Zachodzi zasadnicze pytanie, które może jest bardzo na czasie, czyli nie nastąpił już moment wymagający subwencjonowania prywatnych przedsiębiorstw żeglugi i udzielenia im w pierwszym rzędzie pożyczki na kupno i budowę okrętów?

Przypominamy w tem miejscu, że jeszcze przed stworzeniem floty Państwowego Przedsiębiorstwa Żegluga Polska mieliśmy ustawę z dnia 25. 11. 1925 o popieraniu polskiej żeglugi morskiej.

Niestety, ustawa ta pozostała na papierze i gdy chodziło o fundusze celem subwencjonowania żeglugi polskiej, komisje sejmowe znaleźć nie mogły na ten cel nawet skromnego grosza.

Jeszcze przed ogłoszeniem ustaw tych Towarzystwo Żeglugi Morskiej „Sarmacja" korzystało z pewnego skromnego poparcia rządowego.

Następnie, tytułem zastosowania ustawy, nie była wypłacona towarzystwom żadna, nawet najdrobniejsza kwota, ani też nie była udzielona pożyczka na zakup i budowę okrętów.

Dotąd więc niema mowy o systematycznem popieraniu rozbudowy żeglugi morskiej w Polsce z wyjątkiem Państwowego Przedsiębiorstwa Żegluga-Polska.

Istniejące dwa prywatne Przedsiębiorstwa Żeglugi „Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe" i „Żegluga Wisła-Bałtyk", zostały podtrzymane w inny nieco sposób, a mianowicie, pierwsze zawarło długoletnią umowę z Rządem, mocą której za podniesienie stopniowe bandery na tonażu 10 000 tw. D. W. otrzymało koncesje w Gdyni, pozwalające we własnym zakresie eksploatować w ciągu 36 lat część molo węglowego z urządzeniem portowem na głębokiej wodzie.

Towarzystwo Żegluga Wisła-Bałtyk otrzymało 125 000 zł tytułem subwencji za ilość przewiezionego towaru, co jedynie stoi w luźnym związku z ustawą.

Żegludze morskiej zapewnione są obecnie pewne fundusze przez wpływanie 20 gr. od każdej eksportowej tony węgla do Skarbu Państwa, dalszy rozdział tej kwoty jest narazie uwarunkowany istnieniem P. P. „Żegluga-Polska" i stosunkami wynikającemi z umowy z Polsko - Skandynawskiem Towarzystwem, jednak zapewnione ma być poparcie i innym towarzystwom żeglugi, któreby miały powstać.

Tak czy inaczej, trzeba się liczyć z tem, że pomoc Państwa w postaci subwencyj nie może być znaczna w najbliższym czasie i raczej czynność pożyczkowa na korzystnych warunkach dla armatora mogłaby mieć miejsce.

Polityka subwencjonowania jest wprawdzie mniej uciążliwa, gdyż subwencja może być wielokrotnie mniejsza niż pożyczka, osiągając ten sam efekt, jednak pożyczka, zahipotekowana na statku daje lepszą gwarancję, że pieniądze nie zostaną stracone napróżno.

Wszędzie zresztą stosowana jest kombinowana forma pożyczek i subwencyj, przyczem pożyczki daje się na budowę statków i ich zakup, subwencje zaś na eksploatację w formie premij milowych, za przewieziony towar i pasażerów, za przewóz poczty, itp.

Subwencji nie można uważać za bezzwrotne poparcie bez wzajemnych korzyści.

W pewnych warunkach otrzymujący subwencję przez jej przyjęcie ponosi poważne straty, jak naprzykład wtedy, gdy kosztem przyjęcia subwencyj na przewóz poczty zobowiązuje się do pewnej ilości odjazdów w pewnym kierunku, a te podróże nie przynoszą zysku.

Te i tym podobne warunki powodują, że często towarzystwa żeglugowe uchylają się od niekorzystnych subwencyj, o ile poza tem jest jakakolwiek możność eksploatacji statków bez strat.

Stworzenie u nas P. P. „Żegluga-Polska“ posunęło naprzód nadzwyczajnie rozwój przewozów morskich pod własną banderą i w tem zasługa wielka obecnego Rządu, jednakże i zapowiedź popierania prywatnych przedsiębiorstw żeglugowych zawarta w martwej dziś ustawie z dnia 25. 11. 1925 r. wymaga dalszego rozwinięcia i wreszcie urzeczywistnienia.

Przykład sąsiedniej Łotwy, która pożyczkami niskoprocentowemi nadzwyczaj ułatwia nabycie statków przez łotewskich armatorów jest szczególnie uderzający.

W ciągu ostatnich paru lat tonaż Łotwy wielokrotnie się powiększył, a w ostatnim czasie kupowano co miesiąc po kilka statków nośności 1500—4000 t. D. W. każdy.

Drugi wysoce interesujący fakt, to przejście amerykańskiej marynarki na mieszany system popierania żeglugi prywatnej i eksploatacji przez nią statków państwowych na korzystnych warunkach w time charter.

Ten przykład wielkiej nacji żeglującej wskazuje, że nawet w posiadaniu tak olbrzymich środków jakiemi rozporządza Shipping Board nie opłaca się utrzymywać niektórych linij, natomiast prywatna ich eksploatacja w formie dzierżawy statków może dać dochody, a z innej strony, że nie mają się obejść bez popierania inicjatywy prywatnej, nawet jeśli się ma handlowe statki rządowe.

Specjalna ustawa Merchant Marine Act 1928, zwaną też Jones White Bill, ustanowiono zasady nowego korzystniejszego niż przedtem popierania prywatnej żeglugi.

Istniejący fundusz pożyczkowy w wysokości 125 miljonów dolarów podniesiony został do 250 miljonów. Pożyczki z tego funduszu mogą być udzielane do wysokości ¾ wartości nowego statku przy stopie procentowej 3% dla żeglugi dalekomorskiej, a 5¼% dla żeglugi przybrzeżnej. Termin pożyczki wynosi od 15—20 lat.

Statki nie mogą być sprzedane wcześniej jak po 20 latach i mogą być zarekwirowane w czasie wojny.

Jak dalece niską jest stopa procentowa nawet na stosunki amerykańskie, świadczy ta okoliczność, że 3% jest najniższą stopą rządowych obligacyj istniejącą w Ameryce, w żadnej innej gałęzi nie spotykaną.

Nowe subwencje pocztowe za rok 1928 wynoszą dla statków 2 500 tonowych 1,5 dolara za milę morska, 4 000 tonowych 2,5 dolarów, 8 000 tonowych 4 dol. itd. Statki ponad 20 000 t. przy szybkości conajmniej 24 węzłów otrzymują 12 dol. za milę.

Rozszerzenie poparcia dla prywatnej żeglugi morskiej w krainie dolarów jest najsilniejszym bodaj argumentem za rewizją stosunków u nas istniejących. Jesteśmy świadkami zamarcia jednego z dwóch naszych towarzystw żeglugowych — Żeglugi Wisła-Bałtyk. Nie przesądzamy sprawy, czy w samem założeniu towarzystwa, które powstało w chwili wyjątkowej konjunktury dla węgla nie tkwiła jego niedługowieczność. Musimy jednak torować drogę nowej prywatnej inicjatywie i kto wie, czy nie wydzierżawić niektóre statki, naprzykład całość statków przybrzeżnej żeglugi prywatnemu przedsiębiorstwu dla zapewnienia swobody działania wobec konkurencji w takiej dzierżawie prywatnej, oraz dla zwolnienia aparatu administracyjnego P. P. „Żegluga Polska“ od zbytecznego ciężaru.

Właśnie powyższe zdanie przytaczamy na podstawie informacyj, jakie otrzymaliśmy ze strony miarodajnej.

Zadanie szybkiego powiększenia floty wymaga coraz większego pogłębiania organizacji tej floty, stwarzając pole dla inicjatywy prywatnej.

Wszak w dużej mierze w tym właśnie celu, jako cenny warsztat doświadczalny, powstało Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska“. ska“.

Port Filadelfja

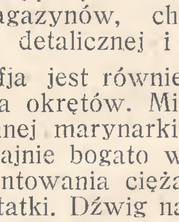
Prócz Nowego Yorku, który jest prawdziwą stolicą morską Stanów Zjednoczonych w odróżnieniu od stolicy jeziornej, Chicago, na wschodniem wybrzeżu Stanów w stosunkowo niewielkiej odległości od Nowego Yorku leżą jeszcze dwa inne wielkie porty Boston i Filadelfja. Boston odegrał poważną rolę w rozwoju floty Stanów Zjednoczonych i obsługuje północną część wybrzeża pierwotnych 13-u stanów, Filadelfia zaś jego południową część. Między położeniem Filadelfji a Nowego Yorku jako portu istnieje duże podobieństwo. Podobnie jak Nowy York leży ona przy zbiegu rzek — podobnie jak tamten ma front wodny bardzo ciasny, wobec czego znajdują zastanowienie mola poprzeczne, tak zw. piry, a między nimi umieszczone są jakby baseny oraz warsztaty okrętowe. Poza tem podobieństwem istnieją jednak bardzo poważne różnice, jak w urządzeniu portu, tak i w jego eksploatacji.

Przedewszystkiem w Filadelfji niema takiego braku miejsca jak w Nowym Yorku, który jest położony na skalistej wyspie Manhattan, po drugie Filadelfja jest wciągnięta w ląd na odległość około 160 km. podczas gdy Nowy York leży tuż przy morzu. Mimo pozornie niekorzystnego położenia Filadelfji, dzięki robotom w kanale żeglowym rzeki Delaware jest ona dostępna dla wielkich okrętów. Kanał utrzymany jest systematycznie i pogłębiany w ciągu dziesiątków lat do 10-iu metrów, wobec czego statki o zanurzeniu 9,6 metra i 16.000 ton nośności mogą docierać do portu.

Od roku przeprowadza się nowy program pogłębiania, który ma zapewnić dojazdowi 10,5 metra przy małej wodzie i szerokości kanału 240 metrów na rzece i 300 metrów w porcie. Te roboty mają się już ku końcowi, a nowy projekt robót przewiduje głębokość kanału 12-u metrową. Ruch portowy Filadelfji obejmuje obecnie 12.000 statków na wejściu i wyjściu rocznie o łącznej pojemności 40.000.000 ton. Importuje się w pierwszym rzędzie, rudy, żeliwo, ropę, produkty chemiczne, cukier surowy, chemikalje itd. W eksporcie znacznie mniej jest pozycyj i eksport jest mniejszy co do wartości: wywozi się zboże i mąkę, żelazo, węgiel, cement, naftę oczyszczoną i inne przetwory.

Przeładunek odbywa się przeważnie przy molach stosunkowo lekkiej budowy, których ilość wynosi 400. Długość wybrzeża wynosi 37 mil morskich, z czego 20 mil na rzece Delaware i 17 mil na jego dopływie Schuykill, licząc w tem długość obu stron każdego molo, na co przypada przeszło połowa powyższej długości. W Filadelfji mniej niż w Nowym Jorku znajduje zastosowanie przeładunek przy pośrednictwie innych statków, w szczególności lichtug portowych, uzbrojonych w krany. Przeładunek mieszanego ładunku i drobnicy odbywa się wprost na kolej. Nabrzeża miejskie mają magazyny skierowane w stronę okrętów otworami, w których znajdują się wagi, obracające się dokoła osi poziomej. Wszelki towar wchodzący do takiego magazynu przechodzi w ten sposób przez tego rodzaju wagę. Na jednym z nabrzeży samochody ciężarowe znajdujące się na poziomie przystani windowane są specjalnym urządzeniem na górne piętra magazynu. Istnieją również specjalne składy „Terminal“, służące do przechowania i sprzedaży psujących się artykułów spożywczych np. owoców. Te urządzenia istnieją od dwuch lat i składają się z olbrzymich hangarów i magazynów, chłodni i sal do sprzedaży detalicznej i licytacyjnej.

Filadelfja jest również centrem budownictwa okrętów. Miejscowa stocznia wojennej marynarki posiada molo nadzwyczajnie bogato wyposażone dla celów montowania ciężarów na budujące się statki. Dźwig na tem molo się znajdujący może podnosić od 390 do 430 ton i ma być najsilniejszym dźwigiem świata. Dok suchy tych warsztatów ma wymiary 300 metrów na 33 metry na 12 metrów. Osobliwością Filadelfji jest most przez Delaware wykończony w 27-ym roku kosztem 37 000 000 dolarów. Przepuszcza on 6 000 samochodów na godzinę, a całkowita jego długość wynosi 3 km. Most jest zbudowany przez Polaka Modrzejewskigo. Filadelfja jest centrem drukarstwa amerykańskiego, Lipskiem amerykańskim. Liczebność Polaków w Filadelfji jest wprawdzie mniejsza aniżeli w Chicago, jednak kulturalne znaczenie tego miasta jest również bardzo poważne w życiu Polonji amerykańskiej.



Sprawy portowe.

Komisja Rozbudowy Gdyni. Dnia 8 września b. r. odbędzie się posiedzenie komisji rozbudowy portu i miasta Gdyni pod przewodnictwem dyr. dep. morskiego inż. Nosowicza. Porządek dzienny posiedzenia komisji obejmie m. in. referat Min. Robót Publ. „O regulacji miasta“, referat Min. Komunikacji „O planie stacji“, referat Min. Robót Publ. „O wylocie ulicy Portowej“, referat magistratu o „Potrzebach terenowych dla inwestycji miejskich“, referat „O przydziale terenów dla gmachów państwowych i samorządowych“, referat magistratu „O budowie małych mieszkań“, referat naczelnika budowy portu o „Budowie szosy do Oksywia“, oraz jeszcze kilka referatów o kasie chorych, o opłatach statystycznych. W obradach komisji wezmą udział: delegaci Ministerstw Spraw Wewnętrzych, Skarbu, Wojska, Pracy i Opieki Społecznej, Robót Publicznych, Rolnictwa, Komunikacji, Poczt i Telegrafów, oraz delegaci województwa pomorskiego, budowy portu, magistratu w Gdyni i Banku Gospodarstwa Krajowego.

Pierwsza polska morska łódź harcerska.

W stoczni „Stemaryn“ w Bydgoszczy buduje się odkryty kuter mieczowy, około 4 ton pojemności, typu „Dory“, powszechnie używanego w Stanach Zjednoczonych A. P., jako „Standard Sea-Scout Boat“ dla szkolenia młodzieży w szlachetnym zawodzie żeglarskim.

„Dory“ jest typem łodzi ulubionym przez rybaków z północno-wschodniego wybrzeża Atlantyku, gdyż znakomicie trzyma się na wysokiej fali, może wchodzić w delty rzek i być łatwo wyciąganą na plażę.

Ponieważ Harcerska Drużyna Morska im. gen. Marjusza Zaruskiego, dla której buduje się przytoczona łódź, zamierza odbywać ćwiczenia żeglarsko-wioślarskie (saperskie) nietylko na morzu, ale i na rzekach oraz jeziorach, przeto łódź będzie przysposobiona trybem saperskim również i do wiosłowania.

Wymiary są następujące:

długość między pionami	mtr.	7,80
długość na 1. w.	mtr.	6,20
szerokość	mtr.	2,03
wysokość dzioba	mtr.	0,91
wysokość środka	mtr.	0,79
wysokość rufy	mtr.	1,00
zanurzenie	mtr.	0,52
długość pokładu (Cockpit)	mtr.	5,10
powierzchnia żagli	kw. mtr.	34,50

miecz żelazny 1,25 × 0,6
balast żeliwny pod stępką ca 180 kg.
6 wioseł saperskich dł. po 3,8 m.

Projektowana powierzchnia żagli jest zamała w stosunku do wymiarów i nośności łodzi, zważywszy jednak, że jest to statek szkolny, należy uznać za mierzoną powierzchnię za dostateczną.

Konstrukcja szkieletu łodzi składa się z 7 ram fasonowych i 22 par żeber parowanych. Do obszycia użyto 9 par klepek 20 mm., z tych 4 dolne pary spajane do czoła, zaś 5 górnych na zakład. Wszystkie klepki szyte miedzią. Konstrukcja na i poniżej linji wodnej spajana miedzią lub bronzem. Cała konstrukcja oprócz stępki i klepek, z dębu lub jesionu. Stępka i klepki sosnowe, dwukrotnie impregnowane na gorąco.

Sosna użyta została ze względu na obniżenie wagi kadłuba w jego górnej części, co będzie miało wielkie znaczenie przy wiosłowaniu na rzekach.

Kształt łodzi wypadł nader udatnie. Linje są spokojne i bardzo harmonijne, co ma ten skutek, że łódź mimo masywnej budowy, sprawia wrażenie lekkiego stateczku.

Łódź będzie całkowicie ukończona około 25 sierpnia i, jak tylko żagle nadejdą z Gdańska, odbędzie się jej chrzest i stoczenie na wodę, poczem łódź wykona próbny kurs po torze regatowym w Brdyujściu.

Normalną załogę łodzi stanowić będzie kapitan, sternik i 6-ciu wioślarzy. Wnętrze (Cockpit) jest jednak tak zbudowane, że może pomieścić 2 zmiany wioślarzy t. j. osób 14.

Wspomniana stocznia „Stemaryn“ spuściła w tym roku na wodę trzy motorówki 5,40—6,60 i 7.50 m. dług. Pierwsza z nich „Duda“ kilowa blaszanka z 5-ciokonnym silnikiem naftowym, łódź niskoburtowa, spacerowa o szybkości 12 km na godzinę. Druga łódź „Florka“ sportowa płaskodenka drewniana, odrobiona na „Auto-Boat“, z silnikiem 10—15 HP., posiada szybkość ca 24 km. Trzecia drewniana „Dady“ typu „Raking Runabout“. sportowa wysokoburtowa, z silnikiem 10—15 HP osiąga szybkość 20—22 km.

Ponadto na spuszczeniu jest sportowa, wysokoburtowa łódź „Ola“ 5,40 m. dł. z silnikiem 8 HP.

Wszystkie przytoczone łodzie są typu amerykańskiego o płytkiem zanurzeniu, nie przekraczającem 50 cm. i wykonane podług planów konstrukcyjnych architektów morskich.

„Po ukończeniu harcerskiej łodzi, stocznia „Stemaryn“ przystępuje do budowy 12-metrowego płytkowodnego, żelaznego yachtu pasażerskiego.



Zaciemniające oświetlenie.

Prasa niemiecka jest przepełniona utrzymanemi w bojowym tonie artykułami Dr. Hermanna Steinerta, redaktora organu gospodarczego „Der Osten“ w Gdańsku.

Autor ten pisze na najrozmaitsze tematy, prowadząc również w hamburskiej Hansie stałe korespondencje z Gdańska. Korespondencje te składają się w dużej mierze z wiadomości o Gdyni, Tczewie i polskiej flocie handlowej, a przytem wiadomości są jawnie i tendencyjnie fałszywe.

Oto naprzykład jak pisze w Hansie z dnia 7 lipca br. str. 1120 korespondent z gdańskiego „Der Osten“ o ruchu portowym Tczewa: „Ruch morski Tczewa w bieżącym roku jest bardzo słaby. W maju załadowano tam na lichtugi morskie tylko 5000 t. węgla, w czerwcu nie będzie i tego. Polskie holowniki stoją prawie wszystkie w Gdańsku bezczynne, również lichtugi morskie są częściowo unieruchomione. Ujście Wisły pod Schiewenhorst bardzo mocno zapiaszczyło się w zimie, wobec czego statki z 3 metrami zagłębienia mają trudności. Z tego powodu znów się bagruje przy pomocy dużej duńskiej dragi — naturalnie na koszt gdańskiej Rady Portu. Ażeby kilka tysięcy ton węgla załadować na okręty w Tczewie, Gdańsk wydaje rocznie 100.000 Gld. lub i więcej“.

W powyższej korespondencji nieprawdziwem jest twierdzenie, iż ujście Wisły już zapiaszczyło się do 3 metr., gdyż faktycznie kanał przebagrowany ma jeszcze dziś głębokość 6-metrową i tylko w jednem miejscu jest głębokość około 5-ciu metrów. Redaktor pisma gospodarczego w Gdańsku nie może o tem nie wiedzieć, wobec częstych i dokładnych pomiarów w ujściu, prowadzonych przez Radę Portu nie tyle dla Tczewa, ile dla bezpieczeństwa nizin gdańskich. Również korespondent fachowy wiedzieć winien, iż bagrowano w ujściu w czasach przedwojennych bardzo intensywnie i że odpowiednie dragi zostały nieprawnie wycofane do Królewca. Autor również dobrze wiedzieć musi, że to na koszt Polski, a nie Gdańska prowadzone są roboty, oraz, że nawet w tak zwanych gdańskich kosztach, o ile gdzieś zachodzą, Polska udziałuje w 50 proc.

Autorowi jednak nie wystarcza jedna korespondencja w numerze. Na stronicy 1113 tejże Hansy z dnia 7 lipca w artykule pt. „Polska potrzebuje dalszych portów“ redaktor pisma gospodarczego w Gdańsku usiłuje udowodnić, że w gdańskim „Freistaat“ panuje najgorsza nędza, gorsza aniżeli w jakiemkolwiek innem „państwie“ w Europie. Wzrost ruchu portowego nie przynosi Gdańskowi żadnych dochodów, a rozwój Gdyni tę „okropną nędzę“ grozi powiększyć. Śmiesznemi wprost cyframi operując, korespondent twierdzi, że obecnie Gdańsk i Gdynia są w stanie przeładować trzy razy więcej towaru, aniżeli go Polska wwozi i wywozi. Wiedząc, iż autor codziennie na własne oczy widzi kolejkę statków na Westerplatte, i że w tej samej Hansie czytuje alarmujące wiadomości o przepełnieniu Gdyni, możemy mu śmiało postawić zarzut złej woli.

RYBACTWO MORSKIE.

Połowy morskie ryb w lipcu.

Połowy lipcowe jak co do ilości złowionej ryby, tak co do jej wartości przewyższyły nieco połowy czerwcowe, a że połowy się zwiększyły w drugiej połowie miesiąca, więc można liczyć że i w sierpniu nastąpi dalsza pod tym względem poprawa.

Złowiono w lipcu: 193 498 kg. ryby (w czerwcu 153 173 kg.), wartości 230 900 złotych (w czerwcu wartości 180 609 złotych). Jak wynika z powyższego, średnia wartość kg. ryby w czerwcu i w lipcu pozostała prawie bez zmiany.

Ilość zajętych połowami rybaków została bez zmiany (w lipcu 762, w czerwcu 757), w podziale jednak między poszczególne obwody zaszła poważna różnica.

Uwaga: w statystyce naszej ponownie uwzględniać się będzie cztery obwody (wschodnio- i zachodnio-helski, pucki i gdyński) tak samo, jak notowaliśmy przed kwietniem b. r. Obwody helski: zachodni i wschodni znacznie więcej były zajęte w lipcu rybołóstwem aniżeli w poprzednim miesiąca (w czerwcu w obu obwodach razem zajętych było rybaków 205, w lipcu w samym tylko zachodnio-helskim 286, we wschodnio-helskim 135). W obwodzie gdyńskim udział w rybołóstwie spadł z 184 rybaków w czerwcu na 116 w lipcu, a w puckim z 368 w czerwcu na 225 w lipcu.

Znaczne zajęcie połowami na Helu nie stoi tym razem w prostym stosunku do wyników połowu, gdyż wyniki na Helu są stosunkowo najskromniejsze. Na głowę zatrudnionego rybaka przypada w lipcu: W obwodzie wschodnio-helskim — 210 kg. złowionej ryby i 214 złotych, osiągniętych z jej sprzedaży, w obwodzie zachodnio-helskim 95 kg. i 156 złotych, w puckim 137 kg. i 208 złotych. w gdyńskim 923 kg. i 957 zł.

Z tych średnich liczb wynikają wyjątkowo korzystne warunki w obwodzie gdyńskim, a chociaż zjawisko jest przemijające, trzeba przyznać, że obwód gdyński w środkach połowów i ich rezultatach poczynił duże postępy. Wykazuje to już zestawienie zajętych łodzi według poszczególnych obwodów.

Wszystkich kutrów motorowych było na wybrzeżu zajętych w lipcu 51, w tem w obwodzie gdyńskim 24, w wschodnio-helskim 18, zachodniohelskim 9, w puckim 0. Kutrów i łodzi żaglowych natomiast stosowano w obwodzie zachodnio-helskim 107, w puckim 78, w helskim 46, i w gdyńskim 18. Wprawdzie helanie stosują więcej łodzi żaglowych tylko w okresie połowu płastug jednak pod względem zastosowania kutrów motorowych zaczynają dzielić swą wyjątkową rolę na wybrzeżu z Gdynią. Przeniesienie się części rybaków z zachodniego Helu jeszcze bieżącej zimy do osady Hel wzmocni jednak rolę Helu ponownie w naszych połowach z tą różnicą, że nie będą to już wyłącznie połowy tej grupy ludności, która niegdyś cieszyła się specjalnem poparciem rządu pruskiego i stanowiła jakby uprzywilejowaną kastę wśród rybaków wybrzeża. Dziś wszyscy są równi i równą się cieszą pomocą.

Dziś już z pewnością powiedzieć można, że Hel zachowa i zwiększy swą rolę w połowach na zatoce gdańskiej i poza jej obrębem dość daleko przed samemi wodami terytorjalnemi, aż do Piaśnicy, jednak do dalszych połowów na Bałtyku, a tem bardziej na morzu Północnem właściwem centrem będzie Gdynia i pozostanie niem, o ile nie powstanie jeszcze specjalny port rybacki przy ujściu Piaśnicy, lub pod Rozywiem.

Sieci stojących w lipcu stosowano 1921, pławnic 524 (obwód pucki 284, gdyński 240). Niewodów przybrzeżnych 4, dennych 48, cez-metryc 62, żaków 127, haczyków małych 285 000, w tem 152 000 w obwodzie zachodnioheyskim, 93 000 w puckim, 24 000 w gdyńskim, 6 000 we wschodniohelskim.

Co do poszczególnych gatunków ryb, to lipcowe połowy stały dalej pod znakiem płastug których sezon był w całej pełni. Złowiono 138 870 kg. flader i 10 059 kg. skarpi. W drugiej połowie miesiąca pojawiły się również makrele, złowiono ich 2 461 kg. Połów węgorzy zwiększył się nieznacznie (z 8 044 kg. na 9 877 kg. w lipcu). Pozatem wymienić wypada zwiększenie ilości złowionych kwapów (z 11 810 kg. w czerwcu, na 16 773 kg. w lipcu). Ilość złowionych pomuchli została prawie bez zmiany (8 252 kg. w lipcu, 8 865 kg. w czerwcu). Mielnice i trocie znikają ostatecznie, (czerwiec 250 kg. lipiec 100 kg.). Śledzie również znikły nawet na zewnętrznem wybrzeżu (382 kg. w lipcu, wszystko w obwodzie wschodnio - helskim). Brak również łososia, który się łowi jedynie w ujściu Wisły. Ostatecznie znikły brzony (sieja). Ryby słodkowodne zatoki Puckiej wykazują te same liczby. co w poprzednim miesiącu, lub nieco większe: szczupaki 3 650 kg. czerwiec, — 2 450, okonie 1 108 kg,.czerwiec 1 077 kg. płotki 1 716 kg., — czerwiec 1 097 kg., knurhany 250 kg., czerwiec 150 kg.

Co do poszczególnych obwodów, to Hel wschodni ograniczać się musiał tylko do płastug i pomuchli, czem się tłumaczy niska wartość połowów w tym obwodzie.

Obwód zachodnio-helski przy połowach płastug najwiecej złowił skarpi (2 300 kg. w stosunku do flader 15 750 kg.). a oprócz tego złowił 4 500 kg. węgorzy i 1 850 kg makreli, co przyczyniło się do podwyższenia wartości połowów tego obwodu.

Obwód pucki również połowami węgorzy (4 270 kg.) i szczupaków (2 350 kg.) podniósł wartość połowów.

Jak już widać z liczb złowionej ryby na głowę rybaka w poszczególnych obwodach obwód gdyński dał tym razem wyniki najpomyślniejsze, mimo, że nie łowiono tu wcale, lub bardzo mało droższej ryby (makreli i szczupaków) a i węgorzy złowiono tylko 910 kg. Tu górowały ilościowo połowy flader (83 600 kg.) skarpi 4 660 kg.) i kwapów (15 600 kg.), co razem dało temu obwodowi tym razem absolutne pierwszeństwo, przynajmniej co do ilości ryby złowionej, nad wszystkiemi innemi obwodami, które razem wzięte złowiły mniej aniżeli sam obwód gdyński.

Ceny osiągnięte za kg. poszczególnych gatunków ryby w złotych były: za flądry 1,—, za skarpie 1,30, śledzie 0,75, mielnice i trocie 3,—, węgorze 3,20, pomuchle 1,—, makrele 3,—, szczupaki 3,—, kwapy 1,—, okonie 1,50, płotki 1,—, knurhany 0,10.

Ceny ryby były stosunkowo korzystne dla sprzedających, gdyż poszły w stosunku do czerwca w górę o 20—30 % na flądry, skarpie i śledzie, tak samo na pomuchle i okonie, na węgorze o 15 %. Na szczupaki i inne ryby cena podniosła się nieznacznie, lub pozostała na dawnym poziomie.

Z ogólnej liczby połowów sprzedano do wędzarni miejscowych: 3 % flåder, 6 % skarpi, 50 % węgorzy, 60 % makreli. Wywieziono do Gdańska: 65 % flåder, 50 % skarpi, 60 % mielnic i troci, 18 % węgorzy, 20 % pomuchli, 20 % makreli, 25 % szczupaków, 60 % kwapów, 13 % okoni. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Z wybrzeża.

Gdy w końcu maja zakończył się połów łososi, większość rybaków prawie zaprzestała zajmować się rybołówstwem i przystąpiła do robót w domu, mających na celu przygotowanie mieszkań dla letników. Napływ gości był bardzo liczny w roku bieżącym, chociaż zimno stale panujące odstraszyło niektórych letników i ci po kilkudniowym pobycie szybko wyjechali.

Przez czerwiec i połowę lipca rybołówstwo uprawiano bardzo słabo. Wyjeżdżali na połów tylko ci, co posiadają kutry motorowe. Zdobycz, głównie ryb płaskich, nie była duża. Dopiero w lipcu poprawiły się połowy i to dość znacznie. Oprócz płastug łowiono makrele, które ukazały się w tym roku w ilości większej niż w roku ubiegłym. Połowem tej ryby zajmowali się dotychczas prawie wyłącznie rybacy z Kuźnicy. Teraz i inne wioski poszły za ich przykładem, i możliwe, że przy wykorzystaniu należytem krótkiego okresu połowu tej ryby zdobycz jej znacznie wzrośnie.

W sierpniu zaczęły się przygotowania do jesiennego połowu węgorzy. Dość silne wiatry nie pozwoliły je-

dnakże na wystawianie więcierzy przed 10-ym sierpnia.

Dopiero po tym dniu brzegi morza zostały usiane polami wystawionych narzędzi. Wątpliwem jest bardzo czy rok bieżący będzie tak pomyślnym pod względem połowu węgorzy jak ubiegły. Z powodu trwającej posuchy zapewne mniej węgorzy wyjdzie w tym roku z rzek do morza, więc na połów dobry liczyć nie można.

Ilość motorowych statków powiększa się stale. Do Gdyni przybyły dwa większe kutry rybackie, zakupione przez „Zjednoczenie rybaków morskich w Gdyni", które pod kierownictwem dyrektora Banku Gospodarstwa Krajowego ujawnia bardzo szeroką działalność kredytową i pomaga rybakom w nabyciu statków, sprzętu i w naprawie zagród rybackich.

Kolonja rybacka na Helu powstaje dość szybko. Roboty przy całym szeregu domków już doprowadzono prawie pod dach. Zapewne na jesieni niektórzy z rybaków zamierzają już się osiedlić we własnych domostwach, a to pozwoli im na korzystanie z portu helskiego, gdzie zimową porą zwykle zbierają się rybacy z wiosek półwyspu.

Ze strony czynników rządowych widoczna jest opieka, dbałość i pamięć o potrzebach rybackich. Świadczy o tem budowa portów, osiedla na Helu, pomoc kredytowa a niekiedy i zapomogi bezzwrotne. W sierpniu np. z daru Pana Prezydenta zakupiono za 2 000 zł skóry na buty rybackie i rozlosowano między rybakami Boru i Jastarni przyczem każdy wylosowany otrzymał materjał na całkowite długie buty rybackie.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

4 sierpnia:
niem. par. **Hannah Holken** 287 z Peterhead 2524/1 i 1519/2 beczek.

6 sierpnia:
norw. par. **Hundsvaag** 123 z Peterhead 3678/1 i 3017/2 beczek.

8 sierpnia:
łot. par. **Kurland** 428 z Lerwicku 1157/1 i 5168/2 beczek.

8 sierpnia:
norw. par. **Rosafred** 295 z Stronsay 2805/1 i 3450/2 beczek.

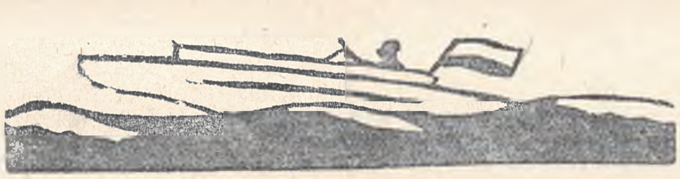
9 sierpnia:
niem. par. **Venetia** 506 z Wicku 2608/1 beczek,
gd. par. **Echo** 555 z Peterhead,
szw. par. **Nancy** 320 z Stornoway 372/1 i 4351/2 beczek.

10 sierpnia:
niem. par. **Stella** 331 z Fraserbourgh, 3974/1 i 1435/2 beczek.

11 sierpnia:
ang. par. **Kenrix** 316 z Peterhead 2084/1 i 1235/2 beczek.

13 sierpnia:
niem. par. **Kolberg** 383 z Wicku. 3614/1 i 2946/2 beczek.

14 sierpnia:
niem. par. **Cewea** 230 z Peterhead.



Jak żeglować na Wiśle?

D) Wiatr pod prostym kątem do prądu.

Te warunki żeglugi żaglowej na rzece są już dogodne dla wszelkich łodzi prawidłowo zbudowanych i ożeglowanych. Wiatr jednak na rzece wiejący od brzegu nigdy nie zachowuje stałego kierunku lecz go zmienia w mniejszym lub większym stopniu i to rzucanie się wiatru powoduje chwilami warunki trudniejsze, oczywiście, gdy wiatr wieje pod kątem ostrzejszym niż 90°.

Ponieważ wielkość rzucania się jest znaczniejsza pod brzegiem wiatrowym, więc zaleca się wysunąć na środek rzeki, ażeby uchronić się od uderzeń wiatru niepomyślnych.

Przy wysokim bowiem brzegu wiatrowym możliwe jest, że wiatr wiejący pod 70° do prądu spada na wodę pod brzegiem przejściowo nawet pod stopniem 45° i mniejszym, to znaczy wiejąc chwilami prawie razem z prądem.

Takież wpadnięcia wiatru z dołu możliwe są, gdy wiatr wieje chociażby chwilowo pod kątem 100—110° do prądu i są naogół korzystne, przyśpieszając chwilami bieg, jednakże nie warto na nie liczyć, gdyż w strefie pod brzegiem, gdzie one się zdarzają, przeważnie jest wiatru zamało i co się na tych porywach wygrywa, to traci się na dłuższych okresach słabego wiatru. We wszystkich więc warunkach, z wyjątkiem bardzo równego i dość silnego wiatru, oraz istnienia niskiego brzegu, nie warto jest trzymać się wiatrowego brzegu.

Jeśli jednak wiatr boczny jest silny i równy, naprzykład na jesieni i nie chciałoby się zwijać za dużo płótna, wykorzystując górną część żagla, to za niskim wiatrowym brzegiem znakomicie można żaglować w pół wiatru, osłaniając się niezbyt wysokim brzegiem.

Jeśli wiatr jest równomierny i się udaje żeglować na miejscach o mniejszym prądzie to można osiegnąć szybkość bardzo znaczną.

Ciekawe zagadnienie przdstawia sprawa stosowania miecza i opuszczonego steru przy żegludze pod wiatrami bocznemi do prądu, żeglując w górę rzeki.

Zasadniczo miecz i ster opuszczany są podniesione przy żegludze w górę rzeki, gdyż zatrzymują one bieg pod prąd i zwiększają poważnie przekrój poprzeczny żywej (podwodnej) części kadłuba.

Tylko w momencie, gdy łódź dokładnie patrzy dziobem w kierunku prądu, miecz i ster daje w rzucie na sekcję poprzeczną prądu linje wzajemnie się przesłaniające.

Najmniejsze odchylenie dziobu od kierunku prądu nastawia prądowi ukośnie boczne powierzchnie miecza i steru, wywołując dużą pławę z prądem.

Pod żadnym więc pozorem nie należy zapuszczać całego miecza i steru przy żegludze w górę rzeki, chyba że chodzi o stateczność łodzi przy silnym, lub porywistym wietrze.

Częściowe opuszczanie miecza i steru przy bocznych wiatrach jest w pewnych warunkach wskazane, a przy tem powiedzieć można, że im niekorzystniejszy jest wiatr (zbliżony do 45° a nie do 100°—100° tem wieksza jest racja stosowania miecza, chociażby nieznacznie opuszczonego (przy żegludze pod prąd).

Taki zlekka opuszczony miecz stanowi poważny punkt oparcia przy tego rodzaju wiatrach i żegludze pod prąd, gdyż bez miecza pława boczna jest zbyt znaczna.

Skutki tej pławy bocznej są te, że czoło łodzi należy trzymać już nie w kierunku prądu (dokładnie w górę biegu) lecz odchylać czoło w stronę brzegu wiatrowego, co wywołuje dwa ujemne zjawiska:

Po pierwsze wypada żaglować ciaśniejszym wiatrem, mniej korzystnym aniżeli wynikający z kierunku drogi.

Przypuśćmy, że wiatr wieje pod kątem 90°, a łódź wznosi się na prąd. Dla przeciwdziałania przysuwaniu się pod wpływem wiatru do brzegu zacisznego wypada sterować nie prosto pod prad, lecz z odchyleniem od niego w stronę brzegu wiatrowego 10°.

Przez to żegluje się nie pół wiatrem, lecz 80° wiatrem. Po drugie łódź sunie nie prosto w górę, lecz pławi się ukośnie, nastawiając prądowi nie najwęższy swój przekrój poprzeczny, którym jest przekrój poosiowy, lecz przekrój ukośny, stawiający prądowi znacznie większy opór, a więc zmniejszający szybkość posuwania sie w górę rzeki.

Z tych też względów lepiej jest zrezygnować z całkowitego podniesienia miecza i opuścić go, chociażby nieznacznie.

Znaczne opuszczenie miecza wywołuje zahamowanie biegu i dlatego trzeba w tym wypadku szukać złotego środka, który jak praktyka wykazuje, znajduje się w mieczu bardzo niezna-

cznie opuszczonym. Prawidłowe rozwiązanie charakteryzuje się małą pławą boczną i możnością trzymania czoła łodzi w kierunku prądu, oraz niezbyt zmniejszoną szybkością.

Przy żegludze w pół wiatru w górę rzeki szczególnie niekorzystne są porywy i zmiana kierunku wiatru, gdyż w tych warunkach traci się ciągłość biegu, związana z ciągłością działania na żagle.

Przy przyciągniętych żaglach, a inaczej żaglować w półwiatr nie można, silny i raptowny poryw wiatru spycha łódź w bok, nie pozwalając jej się wyślizgnąć bo w przerwach miedzy porywami własna szybkość łodzi jest minimalna i uderzenie wiatru działa na żagle takiej łodzi prawie tak samo silnie jak na żagle łodzi stojącej w miejscu.

Żegluga z prądem przy wietrze bocznym nie przedstawia znacznych osobliwości.

Jeśli wiatr jest porywisty(a brzeg wiatrowy nie zbyt wysoki to lepiej się trzymać pod nim (pod brzegiem z którego wiatr wieje), jeśli jest porywisty lub słabnący lepiej trzymać się środka rzeki, jeśli silny a brzeg wiatrowy jest niski, to pod tym brzegiem.

Przy żegludze z prądem przy wietrze 90° do 100° do prądu szybkość prądu ma duży wpływ na ostateczną szybkość łodzi, gdyż szybkość łodzi pod wpływem wiatru nie jest znaczną pomijając wypadki równego i dość silnego wiatru.

Dlatego lepiej w tych wypadkach trzymać się głównego prądu; przytem się bardzo poważnie wygrywa na szybkości, chociażby drogą przebyta przez to była dłuższą.

W żegludze z prądem przy wietrze 90° i więcej, do pełnego wiatru, należy podnieść miecz, a mianowicie tem więcej im szerszy —jest wiatr.

Górne warstwy wód mają szybkość większą niż dolne, więc korzystniej jest ślizgać się po nich, jako szybszych, aniżeli się wrzynać w dolne powolniejsze warstwy.

Przy bocznym wietrze jednak występuje zjawisko pławy bocznej, wiatrowej, którą najlepiej paraliżuje opuszczenie miecza, chociażby nieznaczne. Im ciaśniej wypada żeglować, tem głębiej musi być zapuszczony miecz, tak że przy krzyżowaniu pod wiatr dolny miecz już musi być wpuszczony, tak samo ster, o ile pióro jego jest ruchome.

Im silniejszy wiatr i im słabszy prąd, tem wcześniej przy ciaśniejszym niż bocznym wietrze wypada zapuścić głębiej miecz.

E) Szeroki wiatr od 110° do 160°. Żegluga w górę rzeki jest w tych warunkach łatwa i szybka.

Żeglować można po obu stronach prądu, a jeżeli się zna dobrze nurt, to niewątpliwie lepiej jest żeglować po stronie brzegu na który wiatr wieje, gdyż jest tu więcej wiatru i jest on równiejszy.

Przy silnym wietrze korzystne warunki może dać żegluga pod brzegiem wiatrowym, o ile jest on niezbyt wysoki, gdyż pod wysokim brzegiem następują zbyt znaczne zmiany kierunku i duża porywistość.

Przy żegludze szerokiemi wiatrami w górę rzeki, jak i na morzu, żagle muszą się wydymać w kształcie balonów, a więc chwyt (szut) wiązuka (przedniego żagla) musi być popuszczony tyle, ażeby żagiel ten był obrócony wklęsłością balonu dokładnie w stronę wiatru, co jest możliwe tylko przy luźnym chwycie.

Jeśli wiatr jest już tak zbliżony do pełnego, że przesłania go maszt i główny żagiel, to można z powodzeniem stosować przy niezbyt silnym wietrze rozpieranie wiązaka wytykiem, w tym wypadku po tej samej stronie, co żagiel główny.

Jeśli przy tej żgludze wypada często zmieniać kierunek, naprzykład, omijając główki regulacyjne, to lepiej wytyka nie stosować, zapewniając pełną pracę wiązaka przez krócenie i popuszczanie jego chwytu zależnie od kursu żaglowego.

Jeśli na łodzi jest wystarczająca ilość rąk, to można stosować wytyk i zdejmować go w razie potrzeby.

Przy żegludze pod prąd szerokim wiatrem należy miecz podnieść. Tylko dla celów stateczności miecz się w tych warunkach opuszcza, nie należy jednak przeceniać zbytnio roli miecza pod tym względem, gdyż waga jego jest nieznaczna i tylko przy nagłem przechyleniu okazuje on skuteczny dodatkowy opór.

Lepiej jest przy żegludze szerokim wiatrem pod prąd mieć mniej płótna i podniesiony miecz niż żeglować z całem płótnem i z całym mieczem, gdyż w pierwszym wypadku szybkość będzie większa, a praca wiązań masztu mniejsza.

Trzeba też mieć na uwadze, że na silnym prądzie, w razie zwrócenia się łodzi z pracującym żaglem bokiem do prądu, miecz nie jest czynnikiem zapewniającym stateczność, gdyż prąd naciska na niego w odwrotnym kierunku do wiatru, naciskającego na żaglem, przez co wytwarza się para sił.

Uwzględniając więc możność nastąpienia takiego momentu, postawienie łodzi bokiem do prądu z nadmiarem płótna i z zapuszczonym mieczem, należy lepiej żeglować przy silnym wietrze ze zmniejszonemi żaglami i zupełnie podniesionym mieczem, osiągając przy tem znakomitą szybkość.

Przy żegludze z prądem podczas wiatru wiejącego pod 110°—160° do prądu żegluje się już ciasnym wiatrem w pewnych warunkach; jak naprzykład w miejscach zmiany kierunku biegu rzeki lub gdy wiatr jest zbliżony do 160° wypada już krzyżować, przyczem krzyżowanie to różni się od krzyżowania z wiatrem czysto dolnym (180° do prądu) tem, że na jednym ciągu się przebywa znacznie dłużej aniżeli na drugim.

Długi ciąg prowadzi w tym wypadku wzdłuż rzeki, krótki wpoprzek rzeki.

Zasady krzyżowania na rzece są te same co na morzu, a mianowicie jeśli niema jakichś specjalnych lokalnych warunków, zachęcających do częstych zmian ciągów, należy pozostawać na jednym ciągu jak najdłużej, ażeby nie tracić czasu i przestrzeni na zwiększonej ilości zwrotów.

Ponieważ jednak na rzece mamy do czynienia z wąskim długim basenem żeglownym, który stanowi koryto rzeki, basenem, którego równoległe brzegi tworzą podwójną linje wężowatą lub łamaną, więc nawet niezależnie od uwzględnienia rozmaitego co do kierunku siły wiatru, w poszczególnych miejscach warunki są odrazu skomplikowane, wymagające nieraz znacznie częstszej zmiany ciągu aniżeli najrzadsze z umożliwionych ukształtowaniem linij brzegu.

Oto dla przykładu następujący wypadek z dolnego biegu rzeki: Wisła w danem miejscu płynie na północ, koryto żeglowne dostępne dla naszych łodzi ma 250 mtr. szerokości, po dwóch kilometrach biegu rzeka zbacza w kierunku północno-wschodnim, następnie znów po dwóch kilometrach zmienia kierunek na północno-północno-zachodni, itd.

Siła prądu jest dość znaczna wynosząc 5 kilometrów na godzinę. Wiatr północno-północno-zachodni siła 3.

Własna szybkość w łodzi przy ciasnym wietrze 7 kilometrów na godzinę.

Rozpoczynając w tych warunkach krzyżowanie w dół rzeki odrazu widzimy że należy na pierwszym odcinku, południkowym, krzyżować tak, ażeby znaleźć się przed kolanem, chociażby nieznacznym w kierunku odchylającym się od wiatru, — po brzegu wiatrowym i stąd swym kursem przeprowadzić styczną do prawego brzegu tak, ażeby jeszcze przed tym brzegiem przejść bez potrzeby zmiany ciągu.

Skoro się przed tym brzegiem przeszło, żegluje się następny odcinek już bez krzyżowania, lecz przytem się zbliża w miarę możności stopniowo do brzegu wiatrowego, tak ażeby następne kolano rozpoczynać przy jego lewym brzegu, co skróci ogólny przebieg.

Przejście z kolana niekrzyżowanego na krzyżowane nie wymaga obliczeń zgóry zbyt skomplikowanych natomiast przejście z kolana krzyżowanego na niekrzyżowany odcinek wymaga dobrego oka i prawidłowego obliczenia zgóry, skombinowanego działania prądu i własnego biegu łodzi.

Chodzi o prawidłowe określenie punktu w którym nastąpić powinien ostatni zwrot przed odcinkiem niekrzyżowanym.

Najkorzystniej przyjść do tego punktu jednym możliwie długim ciągiem lewym i jednym krótkim prawym prowadzącym do niego od przeciwległego brzegu, lecz jeśli się nie udało mieć takie rozwiązanie, warto jest i należy skrzyżować dwa razy, ażeby się znaleźć ostatecznie na właściwej linji stycznej do prawego brzegu jak najwcześniej, to znaczy jaknajbliżej lewego brzegu.

(Dok. nast.). J. Klejnot-Turski.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Ruch portu gdyńskiego w ostatnim tygodniu.

Ruch portowy w Gdyni utrzymał się na wysokości poprzednich tygodni. Zawinęło do portu 25 statków morskich o łącznej ładowności 27.936 t. r. n. (24 parowców i 1 licht.) w tej liczbie polskich 3, szweckich 8, norweskich 4, niemieckich i łotewskich po 3, angielskich 2, francuskich i holenderskich po 1.

Ze statków na wejściu było 18 próżnych, z tomasówką 4, z pasażerami, z pasażerami i towarem, z ryżem po 1. Przyjechało morzem 98 pasażerów. Przywieziono na statkach 12.983 t. towarów, w tej liczbie tomasówki 7.075 t. ryżu 5.900 t., wina 7 t.

Weszły w tygodniu 23 statki o łącznej ładowności 23.770 t. r. n. Wśród statków na wyjściu było z węglem 17, próżnych 2, z pasażerami 2, z pasażerami i towarem 1, z otrębami ryżowemi 1.

Wyjechało morzem 571 pasażerów. Wywieziono na statkach 37.033 t. węgla. w tej liczbie 4.855 t. węgla bunkrowego, otrąb ryżowych 206 t. i 8 t. drobnicy.

Eksport węgla jeszcze nie wzrósł w ej mierze jakiej można się spodziewać ze względu na zwiększenie środków przeładunkowych. Natomiast import tomasówki i ryżu wykazuje wysokie pozycje.

Drugi ryżowiec przybywa do Gdyni.

Angielski parowiec Carspey w drodze z Rangoon do Gdyni z 6 tysiącami ton ryżu bunkrował 8 sierpnia w Gibraltarze. Obecnie już jest w drodze do Gdyni. Przybycia jego należy oczekiwać zaraz po 20 b. m.

Dlaczego bunkrowanie mało się rozwija w Gdyni.

Gdynia ma nadzwyczajne warunki, by się mógł w jej porcie rozwinąć interes bunkrowy. Statki wobe łatwego wjazdu i nieznacznego oddalenia się od swojej drogi, z minimalną stratą czasu mogłyby brać węgiel bunkrowy w Gdyni. W razie zajęcia miejsc przeładunkowych, mogłyby ładować również przy łamifali, z lichtug portowych.

Niestety, główną przeszkodą do bunkrowania w Gdyni jest nieuwzględnienie tej kategorji zawinięć w opłatach portowych portu gdyńskiego. Tem się tłumaczy, że mimo wyższych kosztów przeładunkowych dla węgla bunkrowego i większej straty czasu w Gdańsku statki, nawet wielkie, dla których wjazd do portu gdańskiego jest utrudniony, bunkrują tam a nie w Gdyni. Miało to np. miejsce ostatnio z parowcem włoskim Monte Nevoso, który w drodze z ładunkiem pszenicy z Montrealu do Leningradu, zawinął po bunker do Gdańska.

Byłoby bardzo wskazane, ażeby opłaty portowe dla statków bunkrujących w Gdyni zostały przyrównane do opłat dla statków próżnych. Jest to wprost paradoksalne, że popierając eksport węgla przez własny port, jeszcze nie ułatwiamy rozwinięcia interesu bunkrowego w Gdyni.

Wycieczka Polska do Norwegji.

Dnia 10 b. m. powrócił z 6 dniowej wycieczki do Visby i Stockholmu parowiec „Gdynia" i dnia następnego po południu wyruszył do Göteborga i Oslo, skąd powróci 21 b. m. Do tych dwóch portów udaje się statek pasażerski polski poraz pierwszy — i jedyny w roku bieżącym.

Pasażerów oczekuje nader ciekawe zwiedzanie Göteborga, który jest największym portem handlowym Szwecji, a jednocześnie bardzo pięknym i bogatym miastem, — oraz Oslo, stolicy Norwegji, z jej zabytkami przeszłości i pięknemi okolicami.

Po powrocie z tej wycieczki „Gdynia" uda się dnia 23 b. m. do Kopenhagi, zatrzymując się po drodze na pięknej wyspie Bornholm, a 30 sierpnia do Visby i Stockholmu, poczem we wrześniu edbędzie jeszcze dwie podróże do Kopenhagi i Helsingör i jedną do Visby i Stockholmu. Podróże te są nader popularne pomięd. y naszą publicznością podróżującą morzem.

We wrześniu Dyrekcja P. P. „Żegluga Polska" ma zamiar posyłać zagranicę również s. s. „Gdańsk" na warunkach ulgowych, o ile zbierze się 60—70 pasażerów, zorganizowanych w jedną grupę przez Stowarzyszenia, Kluby, Instytucje itd.

Parowiec „Polonia" przybył do Gdyni i odjechał 21-go

Duński parowiec „Polonia" Bałtycko-Amerykańskiej Linji przybył 19-go b. m. i został wprowadzony o godz. 20-ej do portu i ocu owany przy magazynie rządowym, zajmując stanowisk 9—10.

Parowiec przybył do nas z Kopenhagi i natychmiast rozpoczął przyjmować pasażerów. „Polonia" odpłynie dziś, 21-go do Nowego Yorku. Życzymy wszystkim jadącym szczęśliwej podróży, a ruchliwej Bałtycko-Amerykańskiej Linji winszujemy zapoczątkowania komunikacji okrętowej pomiędzy Gdynią a Nowym Yorkiem.

Zasadnicza sprawa. Czy kelnerzy i chłopcy bufetowi należą do załogi?

Parowiec duński „Polonia" telegraficznie prosi z drogi o przydzielenie mu obsługi polskiej na statek, w liczbie 10 kelnerów i kilku młodszych stewardów.

Starostwo Morskie stoi jednak na stanowisku iż zaokrętowanie tych osób winno się odbywać w drodze wydawanja normalnych paszportów zagranicznych, co oczywiście uniemożliwi zwykłe zaokrętowanie tej załogi w tym samym trybie co marynarzy.

Zachodzi zasadnicze pytanie czy obsługa bufetowa należy do zespoł załogi okrętowej?

Skoro należy, to przysługuje jej prawo być zaokrętowaną tą samą drogą, co i marynarze pokładowi i maszynowe załogi.

W myśl powszechnie uznanych zasad regulaminu dotyczącego załogi, oraz prawideł asekuracyjnych, obsługa bufetowa jest liczona do załogi.

Podlega ona tak samo dyscyplinie morskiej i jest aseknrowana tak samo jak reszta załogi.

Niewątpliwie jednak Starostwo Morskie ma powody rozróżniać między zawodowym marynarzem a przygodnie wyruszającym na morze bufetowym, który może poprostu skorzystać ze swego chwilowego zawodu do wyjazdu.

Tak długo, jak istnieć będzie wysoka opłata za paszporty zagraniczne przydzielanie załogi mniej fachowej na obce statki napotykać będzie na pewne trudności.

Powrót naszych statków wojennych z Norwegji.

W nocy na 14 b. m. powróciły z Bergen O. R. P. „Komendant Piłsudski" i O. R. P. „Wilja" z podróży do Norwegji.

Ruch portu gdyńskiego w drugiej dekadzie sierpnia.

Weszły do portu w drugiej dekadzie 34 statki morskie o łącznej ładowności 36.644 t. r. n. (33 parowce, 1 żagl. z mot. . Pod względem bandery było statków na wejściu:

polskich	2	z 1.402 t.
szwedzkich	10	z 7.618 t.
duńskich	3	z 6.459 t.
niemieckich	7	z 5.414 t.
francuskich	2	z 5.304 t.
łotewskich	5	z 5.116 t.
angielskich	2	z 3.323 t.

Wśród statków na wejściu było próżnych 26, z tomasówką 3, z ryżem 2, z pasażerami i towarem 2, z pasażerami 1.

Przyjechało morzem 75 pasażerów. Przywieziono na statkach 6.705 t. tomasówki, 6.205 t. ryżu, 7 t. wina i 1 samochód.

Odpłynęły z portu w dekadzie 33 statki morskie o łącznej ład. 30.614 t. r. n., w tej liczbie próżnych 3, z węglem 26, z pasażerami i towarem 2, z pasażerami 1, z otrębami ryżowemi 1.

Odjechało morzem 441 pasażerów (396 do Hawru, 45 do Oslo). Wywieziono na statkach 59.301 t. węgla, w tem 3.217 t. węgla bunkrowego, 206 t. otrąb ryżowych, 8 t. towarów kolonjalnych i 2 t. mebli.

W dekadzie sprawozdawczej ożywił się import ryżu, jednak eksport węgla pozostawał na poziomie niższym niż przewidywano, chociaż przewyższył pierwszą dekadę pod tym względem o przeszło 11.000 ton. Jeżeli trzecia dekada w tym samym stosunku będzie przewyższać drugą, to eksport miesięczny węgla przez port gdyński w sierpniu obliczyć można na 180.000 ton.

Import tomasówki, wobec dużej ilości awizowanych na trzecią dekadę statków z tym ładunkiem oszacować można za cały sierpień na 20.000 ton, import ryżu na około 15.000 ton.

„Warta“ oddział w Gdyni.

W dniu 20 b. m. powstała w Gdyni jeszcze jedna placówka maklerska i ekspedycyjna: „Warta”, oddział gdyński Towarzystwa ekspedycyjnego z o. p. pod tą samą nazwą w Gdańsku. Ekspedycję ładunków tomasyny „Warta“ zresztą załatwia przez Gdynię już oddawna, a nawet załatwiła w swoim czasie pierwszy transport importowy nawozów sztucznych w porcie gdyńskim, w bardzo jeszcze prymitywnych podówczas warunkach na drewnianem molo południowem.

Spóźnienie się pasażerów.

Parowiec Bałtycko-Amer. Linji „Polonia” zabrał 21-go z Gdyni do Nowego Yorku tylko 400 pasażerów, gdyż reszta w liczbie 80-ciu się spóźniła. Zabierze ich 24-go w Gdyni parowiec Co Generale Trans. „Pologne“ do Hawru gdzie przesiądą oni na statek transatlantycki.



Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu.

Ruch portowy utrzymał się na poziomie poprzedniego tygodnia. Bez statków przybrzeżnej żeglugi zawinęło do portu w tygodniu 119 statków morskich, w tem 98 parowców, 3 motorowce, 12 żaglowców z motorem, 3 holowniki i 3 lichtugi morskie. Co do narodowości statków na wejściu było: polskich statków 4, gdańskich 4, duńskich 21, szweckich 18, niemieckich 39, angielskich 7, norweskich 6, łotewskich 4, holenderskish 6, francuskich, włoskich i estońskich po 2, tureckich, czechosłowackich i chilijskich po 1.

Przeładowano w imporcie ze statków na kolej 9.695 ton rudy żelaznej, 6.840 ton złomu żelaznego, 3.190 ton nawozów sztucznych i 9.029 ton innych towarów,

Wśród statków na wyjściu było próżnych 63, z towarem 21, z żelastwem 8, z śledźmi 5, z towarem i pasażerami 3, z rudą żelazną, z fosfatem, z kamieniem po 2, oraz po 1 z węglem, z szynami żelaznemi, z kredą, z drzewem, ze spirytusem, ze zbożem, z pszenicą, z próżnemi beczkami, z rudą cynkową.

Ruch na wyjściu wyraził się liczbą 124 statków, w tej liczbie z węglem 62, z towarem 15, próżnych 9, z drzewem, z cementem po 6, ze spirytusem 5, z pasażerami i towarem 4, z drzewem i towarem, z resztą ładunku śledzi po 3, ze zbożem, z cukrem po 2, oraz po 1: z żelazem w sztabach, z makuchami, z resztą ładunku samochodów, z drzewem i węglem, z tomasówką, z solą i z sodą, z towarem i końmi.

Przeładowano w tygodniu na eksport z kolei na statki 105.270 ton węgla oraz z kolei na statki i składy 816 wagonów drzewa, 489 wagonów drzewa, 189 zboża i 831 wag. innych towarów.

Eksport węgla nieco spadł w stosunku do lipca, wobec czego już dziś liczyć można na sumę eksportu węgla o 10 proc. mniejszą aniżeli w lipcu, który był rekordowym miesiącem. Eksport drzewa pozostał jeszcze zmniejszony, ale się liczy na pewne ożywienie w eksporcie w najbliższych tygodniach, wobec tego, że nadzieje na zakupy drzewa do Niemiec zawiodły, w związku z kryzysem w niemieckim przemyśle drzewnym.



Obie dragi już pracują.

Pogłębiacz ssąco - refulujący „Cruachan“, nabyty w Anglji dla robót na Wiśle pod Tczewem już rozpoczął pracę refulując materjał wybagrowaną przez czerpakową dragę „Venezia”. Na razie poszerza się w ten sposób górna platforma brzegowa portu zimowego, celem zwiększenia terenu przy budujących się warsztatach portowych. Roboty obu drag mają jeszcze charakter próbny, gdyż całkowita wydajność tych silnych maszyn jeszcze nie jest wykorzystana.

Żegluga wewnętrzna.

Wycieczka Warszawskiego Towarzystwa Żeglugi.

Dzięki zaprowadzeniu codziennej komunikacji pasażerskiej Warszawa—Gdańsk, Warszawskie Towarzystwo Żeglugi mogło zorganizować wycieczki z Grudziądza i Tczewa w dni świąteczne i niedziele. Takie wycieczki urządzane są również w miastach wiślanych dalej w górę rzeki położonych. Wycieczki tego rodzaju wyruszają zazwyczaj w górę rzeki, parowcem udającym się do Warszawy i wracają pierwszym parowcem tejże linji wykonującym podróż w dół. Przy tem uczestnicy wycieczek spędzają kilka godzin popołudniowych w malowniczych miejscowościach nad brzegiem Wisły.

Finansowa organizacja

tranzakcyj portowych w Gdyni — Potrzeba banków

Życie portu nie składa się z samych czynności przeładunkowych, ekspedycji kolejowej i innych czynności fizycznych mniej lub więcej skomplikowanych. Jak wskazuje tradycja portów posiadających długą i owocną linję rozwoju jak port londyński, Antwerpja, Amsterdam, Hamburg, pierwszorzędną rolę w rozwoju portu odgrywa organizacja jego finansowa.

Nie polega ona na istnieniu bogatych i zasiedziałych instytucyj w miejscu, chodzi przedewszystkiem o sprężyste i wielostronne załatwienie spraw, które mogą się pojawić w toku rozwoju portu, a których pojawienie się ruchliwe instytucje finansowe nawet same popierają.

Porównanie urządzonego i zorganizowanego finansowo Gdańska z nieurządzoną pod tym względem Gdynia daje najlepszy przykład tego, o co w danym wypadku chodzi. Statek zawija do Gdańska lub Gdyni. W obydwu portach kapitan chce płacić czekiem, zamiast gotówki, jak to jest już dziś zwyczajem na całem świecie (obrót bezgotówkowy, który popierają rządy, instytucje bankowe i społeczne dla ułatwienia i zwiększenia obrotu we wszystkich transakcjach).

Niestety, w Gdyni jak opłaty portowe, tak i inne należności, o ile firmy nie operują przez banki znajdujące się w Gdańsku, płacić musi w gotówce, podczas gdy w Gdańsku nie tylko kapitan może płacić czekiem, lecz go wszyscy wzywają do płacenia czekiem. Przekonawszy się o tych warunkach portowych mając do wyboru zawinąć do Gdyni lub Gdańska, np. przy bunkrowaniu, lub dla ładowania węgla polskiego, armator kieruje statki w miarę możności na Gdańsk, a jeśli skierowuje je na Gdynię, to tylko dla tego, że istnieje jednak plus korzystny dla Gdyni w innych kierunkach, np. w niższych opłatach portowych, niższych kosztach ładowania i układania towaru i t. d.

Niewygoda tranzakcyj, załatwianych w dużej mierze przez Gdańsk, kompensuje się w ten sposób faktycznemi korzyściami Gdyni, których atrakcyjna siła przy tem jest znacznie osłabiona. Gdynia pozostaje nadal w dużej mierze filją Gdańska, a oszczędności, jakie daje Gdynia, wyrównane są przez załatwienie statku w dużej mierze w Gdańsku. Statastyka obu portów wskazuje niezbicie jak duża część statków, nim zawinie do Gdyni, przybywa do Gdańska, płacąc nawet podwójne należytości portowe, byleby nie stracić łączności z Gdańskiem, gdzie się załatwia dużą część formalności związanych z ładunkiem gdyńskim.

Sytuację taką podtrzymuje nadal okoliczność, że w Gdyni jesze niema oddziałów prywatnych banków, istnieją wprawdzie oddziały banków rządowych, są one jednak skrępowane surowszemi przepisami, wobec czego nie mogą odgrywać pożądanej roli przy obrocie czekowym. Jedynie bank Franco-Polonais zakłada oddział w Gdyni i buduje dla niego gmach, jednak nic jeszcze nie słychać o tem ażeby banki polskie szły w jego ślady. Gdynia więc na długo pozostanie finansowo niesamodzielną, spełniając w transakcjach portowych rolę skromnej filji Gdańska.

Ciążenie tranzakcyj handlowo-portowych gdyskich ku Gdańskowi jest tem większe, że Gdańsk dostroił się już do obrotu czekowego rozpowszechnionego zagranicą, podczas gdy u nas za wyjątkiem chyba instytucji P. K. O. propaganda jego i zastosowanie jest jeszcze nader małą.

Miejska Kasa Oszczędności w Gdyni, która mogłaby jako bank komunalny odegrać pewną rolę w tym kierunku w Gdyni, jak słyszeliśmy, czeków zagranicznych, któremi płacą statki obce w porcie, obecnie jeszcze nie przyjmuje jako dowodów i nie uznaje ich jako podstawy kredytu.

Byłoby ze wszech miar pożądanem, ażeby nasze koła rządowe i bankowe zwróciły uwagę na upośledzenie pod powyższym względem Gdyni i na konieczność rozszerzenia zakresu uprawnienia i działania już istniejących instytucyj Banku Gospodarstwa Krajowego i Miejskiej Kasy Oszczędności.

W położonej na przeciwległym brzegu Bałtyku Szwecji jest według urzędowej statystyki około 300 portów morskich, z których zgórą 200 mniejszych. Nazywają się one portami nie dla urządzeń portowych, które są w takich portach bardzo prymitywne, ani dla głębokości, gdyż w niektórych z nich jest niecałych 10 stóp wody przy nabrzeżach, lecz dla możności przeładunku i tranzakcyj portowych w takich portach, gdzie oczywiście istnieją chociażby skromne oddziały i agentury banków prywatnych, załatwiające wszystkie niezbędne czynności od czeków na bunker i opłaty portowe, o ile takowe istnieją, aż do załatwiania spraw gwarancji bankowej na towary przesyłane morzem.

Im prędzej Gdynia otrzyma odpowiednie placówki finansowe, a i instytucje rządowe przystosują się do obrotu czekowego, tak jak przystosowały się instytucje portowe i finansowe w Gdańsku, tem rychlej zapewniona będzie Gdyni samodzielność jako portu i tem szybciej pójdą przez Gdynię ładunki, których w Gdyni dotąd ładowano mało, lub nie ładowano wcale, jak cement, sól, cukier i t. d., a potrzebne magazyny do składowania tych ładunków tem szybciej powstaną. Również bunkrowanie będzie miało w Gdyni olbrzymie powodzenie, a ładunki importowe będą również szukać o wiele częściej niż obecnie wyjścia na ląd w Gdyni.

Ruch statków polskich

ŻEGLUGA POLSKA

Par. Katowice oczekiwany 24-go w Gdańsku z rudą z Lulea.

Par. Kraków odpłynął 23-go z Gdańska z węglem do Vallvik-

Par. Niemen ładuje w Gdańsku 4700 ton węgla do Helsingforsu.

Par. Poznań odpłynął 21-go z Gdyni z węglem do Holtenau.

Par. Wilno wyładowuje w Gdyni 2800 t. tomasówki z Gandawy.

Par. Warta przybył 18-go z Gdańska z 3427 t węgla do Neapolu,

Par. Tczew przybył 18-go z węglem z Gdyni do Karebäksminde.

Par. Toruń oczekiwany 25-go w Gdyni z 2800 t, tomasówki z Gandawy.

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur I odpłynął 17-go z Gdańska do Gandawy z węglem.

Par. Robur II odpłynął 17-go z Gdańska do Malmoe z węglem.

ŻEGLUGA WISŁA-BAŁTYK.

Flota unieruchomiona

Obecny stan
i przyszłość portu morskiego w Tczewie.

Przybycie dwóch drag o dużej wydajności: Cruachan i Venezia do Tczewa i rozpoczęcie częściowo robót pogłębiarskich poniżej mostów kolejowych budzi zrozumiałe zainteresowanie kół szerszych dla sprawy Tczewa jako portu morskiego. Dragi sprowadzone z Anglji i Holandji (wraz z szalandami pomocniczemi do odwożenia materjału wyczerpanego) są tych rozmiarów że nie ma mowy o stosowaniu ich normalnie do potrzeb żeglugi rzecznej. Draga czerpakowa Venezia bagrować może do głębokości 14 m, a przy głębokości 3 m bagruje już z małą wydajnością. Siądby już wynikało, że mamy do czynienia w danym wypadku z rozpoczęciem bagrowań typowych dojazdu morskiego, a nie rzecznego.

Istotnie, port morski w Tczewie istnieje już faktycznie od roku 1926, a w roku 1928 w marcu funkcje jego kapitanatu określił dekret Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Niestety faktyczny ruch w roku bieżącym, z wyjątkiem paru transportów w maju i czerwcu zupełnie zamarł, wobec czego nawet stała się nieaktualna sprawa pogłębiania ujścia Żywej Wisły pod Schiewenhorst. Przy tej sposobności wypada przypomnieć historję rozwoju zagadnienia portowego tczewskiego. Początkowo istniał projekt przekopania kanału morskiego od ujścia Neufähr do Tczewa przez nizinę żuław gdańskich łącząc kanał w pobliżu portu szluzą z Wisłą i urządzając baseny portowe w Tczewskich Łąkach, pomiędzy Wisłą a stacją towarową Zajączkowo, na poziomie morza. Elektrownia wodna o dużym przepływie a małym spadku (4 m), urządzona przy szluzie, miała uzupełnić ten projekt, dając duży zapas energji dla portu i okolicy i zapewniając również przepływ wody kanałem, coby ułatwiło oczyszczanie jego od kry w zimowych miesiącach.

Projekt ten został jednak zaniechany w związku z brakiem sił finansowych na jednoczesną rozbudowę portów gdyńskiego i tczewskiego. Obecnie tylko w prasie zagranicznej, zwłaszcza francuskiej, spotykają się luźne wzmianki o tym projekcie, który obecnie nie można uważać za realny. Dopiero gdy port morski w Tczewie z dostępem od strony morza przy pomocy Żywej Wisły się rozwinie do pewnego stopnia a powstanie pilna potrzeba jego uzupełnienie portem dla większych okrętów, sprawa kanału morskiego wróci na porządek dzienny.

Narazie jesteśmy w obliczu zarodku portu morskiego w Tczewie w postaci urządzeń żeglugi Wisła-Bałtyk, położonych tuż powyżej mostów kolejowych tczewskich. Dla udostępnienia dojazdu morskiego do Tczewa w 1927 r. pogłębiono ławicę morską przed Schiewenhorst do 7 metrów, przemiały zaś pod Tczewem, Borętami i Palszewem pogłębiono tak, ażeby zapewnić przy średnio niskiej wodzie głebokość 3,5 m. aż do przystani Wisły-Bałtyk. W roku bieżącym Ministerstwo Robót Publicznych nabyło dwie wyżej wspomniane dragi dla Wisły Morskiej, a Min. Przem. i Handtu w budżecie roku 1928-go wstawiło 1 miljon na budowę portu drzewnego w Tczewie: później ta kwota została zmniejszona do pół miljona zł.

Sytuacja obecna
żeglugi tczewskiej.

Sytuacja obecna żeglugi tczewskiej przedstawia się niekorzystnie. Tow. Żegl. Wisła-Bałtyk, którego żegluga morska wywołała powstanie i rozwój robót czerpakowych, unieruchomiła swą flotę lichtug morskich nie tylko z powodu niskiej wody, lecz również z innych przyczyn, w pierwszym rzędzie z powodu wysokich kosztów eksploatacyjnych. Właścicielami Wisły-Bałtyk są cztery towarzystwa kopalń dąbrowieckich, którym się więcej kalkuluje wywóz węgla na obcych statkach przez Gdańsk, aniżeli eksploatacja własnych statków z wywozem węgla przez Tczew, Gdynię i Gdańsk.

Urządzenia portowe Wisły-Bałtyk możnaby było wykorzystać również w inny sposób, wobec stosunkowej drożyzny ładowania w sąsiednim Gdańsku. Brak jednak towarzystwu Wisła-Bałtyk wszelkiej inicjatywy pod tym względem. Ponieważ port jest prywatny, inni ładować nie mogą, a przynajmniej nie mają pewności że stawki za przeładunek się nie zwiększą, gdy już interes przeładunkowy odpowiednio się rozwinie. Ponieważ towarzystwo Żegl. Wisła-Bałtyk nie zamierza nadal eksploatować swe statki i traktuje o ich sprzedaż, do jego przystani zaś mogą ze statków morskich przybijać tylko takie, ktore kładą maszty (takich statków jest znikoma ilość na Bałtyku), więc przyszłość przystani jako morskiego punktu przeładunkowego nie jest zabezpieczona.

Jak przypuszczają w kołach fachowych najlepszym rozwiązaniem byłoby przejęcie przystani Wisła-Bałtyk przez rząd, lub miasto Tczew, przy warunku że flota Wisły-Bałtyk nie zostanie sprzedana i że eksploatacja jej będzie wznowiona i prowadzona prawidłowo, a dojazd morski do Tczewa będzie przytem utrzymany w odpowiednim dla żeglugi morskiej stanie. Jednocześnie koniecznem jest powstanie przystani morskich poniżej mostów kolejowych, ażeby do Tczewa mogły zawijać również statki ze stałemi masztami. Byłoby bardzo pożądane żeby Ministerstwo Przemysłu i Handlu uczyniło użytek z umieszczonych w budżecie pół miljona zł i żeby rozpoczęło budowę przystani przeładunkowych morskich na odcinkach brzegu poniżej mostów holejowych, które to odcinki są wszystkie w rękach rządowych.

Urządzenie takich przystani, a raczej zapoczątkowanie ich budowy służyło by znakomitym bodźcem do zainteresowania się inicjatywy prywatnej w sprawie eksportu i importu przez Tczew mniejszych partji ładunku morskiego. Przystanie poniżej mostu w Tczewie zwłaszcza dalej wysunięte w stronę morza mogłyby mieć zapewnione 13 stóp głębokości (przeszło 4 m) co pozwoliłoby statkom mniejszym kursującym jednak do wszystkich portów Bałtyku zawijać do Tczewa.

Nadzwyczaj niskie opłaty portowe zapewnione dla Tczewa dekretem Pana Prezydenta Rzplitej, znacznie niższe niż w Gdyni, nie mówiąc już o Gdańsku, mogłoby poważnie zachęcić ekspedytorów, eksporterów i importerów do posługiwania się urządzeniami portowemi w Tczewie.

Łamacz „Wrobna“ zostanie naprawiony.

Na slip w porcie tczewskim zimowym została wyciągnięta „Wrobna”, mały łamacz lodu, ktory ostatniej zimy zatonął pod Grudziądzem.

W sprawie przewozów tranzytowych przez porty polskie.

Pod tym tytułem ukazał się dnia 18 sierpnia w tygodniku „Przemysł i Handel" nr. 34 bardzo aktualny artykuł p. J. Butlera. Autor omawia w nim głównie tranzyt przez Gdańsk i Gdynię do Czechosłowacji, potrącając zasadniczo również o problem tranzytu przez nasze porty do Austrji, Rumunji i Rosji. Gdyby rzucić okiem na przyszłość portu gdańskiego, to możnaby przypuścić, że obrót towarowy w tym porcie już w najbliższym czasie osiągnie 12 000 000 ton. Powołując się na książkę E. Bogdana Morska Polityka Gospodarcza Polski, którą omawialiśmy w Kurjerze Morskim nr. 157 autor wylicza pozycje portowe w przyszłości:

1 400 000	ton rudy
350 000	ton artykułów spożywczych
300 000	ton nawozów sztucznych
200 000	ton żelastwa
150 000	ton surowców włóknistych
100 000	artykułów chemicznych i
200 000	ton wszelkich innych towarów
razem 2 770 000	ton.

A w eksporcie:

7 000 000	ton węgla,
1 400 000	ton drzewa
500 000	ton zboża
200 000	ton cukru
100 000	ton przetworów naftow.
300 000	ton innych towarów
Czyli ogółem 9 500 000	ton.

Sądzimy, że liczby powyższe są zbyt wzorowane na chwili obecnej, że wielkość ruchu importowego jest niedoceniona przez autora „Morskiej Polityki Gospodarczej Polski". Prawdopodobnie w eksporcie wzrosną pozycje „wszelkich innych towarów", lecz nie będzie wysokiej pozycji zbożowej (500 000 ton) o ile chodzi o ostateczną nadwyżkę eksportu zboża nad importem. Również wątpliwe jest czy eksport drzewa utrzyma się na wysokości 1 400 000 ton.

Nie zmienia to w gruncie rzeczy słuszności przypuszczenia, że obrót Gdańska osiągnie w najbliższych latach conajmniej 12 000 000 ton, a Gdyni 6 000 000 ton. Obecny obrót towarowy całej Polski wynosi 25 000 090 ton, udział zaś w nim Gdańska wynosi około 31 %. Dalej autor rozumuje w następujący sposób: Jeżeli przypuścimy, że najbliższe lata pozwolą na zwiększenie wymiany towarów Polski z zagranicą do 30 000 000 ton, a udział w tem portów naszych wyniesie 40 %, to otrzymamy liczbę 12 000 000 czyli 66 % zdolności przepustowej naszych portów. Z powyższych obliczeń wynika jasno konieczność zwiększenia obszaru ciążenia naszych portów przez przyciągnięcie przewozów tranzytowych z Czechosłowacji, Austrji, Rumunji i Rosji.

Następnie autor omawia sprawę zdolności przepustowej naszych linij kolejowych, łączących porty z ich obszarem ciążenia. Jeszcze do niedawna jako ideał stawiano zdolność przepuszczenia tych kolei 450 000 ton miesięcznie, obecnie zaś już przekroczyliśmy 600 000 ton, jednak suma 650 000 ton na rok bieżący jest cyfrą maksymalną (z tego 160 200 000 ton dla Gdyni). Po przebudowaniu torów stacyjnych na jesieni roku przyszłego osiągniemy 750 000 ton. Po ukończeniu zaś budowy linji Bydgoszcz—Gdynia, czyli w połowie 1930-go roku zdolność przepustowa linji P. K. P. w komunikacji z polskim morzem dojdzie do 1 000 000 ton miesięcznie. Do zdolności przeładunkowej w imporcie, eksporcie i tranzycie naszych portów w wysokości 18 000 000 ton rocznie wszystkich trzech portów, jak wymienione wyżej, dopasować wypada zdolność przepustową kolei w kierunku morskim do 1 500 000 ton miesięcznie, co jest jeszcze jednak w dziedzinie dalszych projektów rozbudowy sieci P. K. P.

Autor następnie omawia właściwy temat tranzytu czechosłowackiego przez Gdańsk, porównując go z tranzytem czechosłowackim przez Triest, Hamburg, Bremę i Szczecin. Dla wszystkich portów są wzięte dane za rok 1927-y, dla Szczecina za rok 1926.

Ogółem przeszło w imporcie do Czechosłowacji przez Gdańsk 112 000 ton, Triest 35 000 ton, Hamburg 460 500 ton, Bremę 68 000 ton, Szczecin 275 000 ton. W eksporcie z Czechosłowacji przeszło przez Gdańsk 7 000 ton, przez Triest 99 000 ton, Hamburg 250 000 ton, Bremę 384 000 i Szczecin 16 000 ton.

Całkowity obrót towarowy Czechosłowacji przez Gdańsk wynosi, jak widać z powyższego, już 10 % morskiego obrotu Czechosłowacji, przyczem w imporcie wśród pięciu powyższych portów Gdańsk zajmował trzecie miejsce, przed Bremą i Triestem, a w eksporcie czwarte miejsce przed Bremą.

Inny obrazby się przedstawił, jeszcze mniej korzystny dla Gdańska, zwłaszcza w imporcie, gdyby uwzględniono nie ilość towaru tranzytowego, lecz jego wartość. Przez Gdańsk bowiem przechodzi obecnie w imporcie przeważnie ruda (97 300 ton), żelastwo (5 354 ton), nawozy sztuczne (7 000 ton), chemikalje (1 800 ton) o niskiej wartości jednostki wagi towaru, podczas gdy Brema np. importuje 62 500 ton bawełny. Natomiast ze Szczecinem Gdańsk wytrzymuje pewne porównanie, gdyż za wyjątkiem tytoniu (148 000 ton) i lnu, konopi i juty w ilości 2 800 ton wszystkie inne pozycje mają niską wartość na czele z rudą (113 000 ton) i żelastwa (7 300 ton).

Taksamo w eksporcie Gdańsk wytrzymuje porównanie, co do wartości pozycji eksportowych i ich liczności tylko ze Szczecinem, który ma nawet mniej pozycji eksportowych niż Gdańsk.

Ogólnie, na podstawie szczegółowego zestawienia, ogłoszonego przez autora, wynika że przez Hamburg i Triest odbywa się wszechstronny eksport i import Czechosłowacji, przyczem do Hamburga i z Hamburga sporo towaru idzie drogą wodną, natomiast te same towary w imporcie (zboże) i w eksporcie (cukier) przez Triest idą koleją.

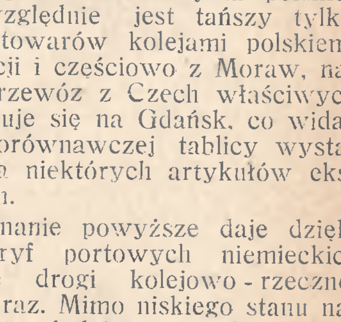
Brema odgrywa rolę prawie tylko jako port importowy dla bandery, Gdańsk i Szczecin jako porty importowe dla minerałów (Szczecin również dla tytoni), w eksporcie zaś wybitnej roli one jeszcze nie odgrywają, i tylko przez Szczecin zaznaczył się eksport wyrobów żelaznych (12 400 ton, Gdańsk 1 700 ton).

Słusznie autor zauważa, że obrót towarowy Czechosłowacji z państwami skandynawsko-bałtyckiemi jest bardzo nikły, pomijając import rudy ze Szwecji. Autor podkreśla, że dotychczas porty konkurencyjne przewyższają Gdańsk w dość znacznym stopniu pod względem urządzeń technicznych, instytucyj handlowych, rutyny i tradycyj kupieckich. Odległość od Gdańska kolejami jest również większa i wynosi: Gdańsk—Petrowice 677 km., Hamburg—Podmokły 528 km., Szczecin—Bogumin 537 km. Na korzyść niemieckich portów działa również możność przewozu towaru przez Niemcy drogą kombinowaną rzeczno-kolejową.

W koronach czechosłowackich import z Czechosłowacji przez Gdańsk, Hamburg i Triest wypada nie zawsze taniej w przewozie kolejami polskiemi. Bezwzględnie jest tańszy tylko przewóz towarów kolejami polskiemi ze Słowacji i częściowo z Moraw, natomiast przewóz z Czech właściwych nie kalkuluje się na Gdańsk, co widać z innej porównawczej tablicy wystawionej dla niektórych artykułów eksportowych.

Porównanie powyższe daje dzięki użyciu taryf portowych niemieckich względnie drogi kolejowo-rzecznej gorszy obraz. Mimo niskiego stanu naszej waluty, koleje niemieckie w taryfach specjalnych dla poparcia swych portów poczyniły tak wydatne zniżki, że w wielu wypadkach nawet przy użyciu tylko kolejowej, a nie kolejowo-rzecznej drogi kalkuluje się taniej korzystanie z linij niemieckich.

Jak autor sadzi, uzupełnienie taryfy związkowej polsko-czechosłowackiej zeszytem portowym mogłoby gruntownie zmienić obraz. Dalszy bieg spraw będzie zależał w znacznej mierze od polityki polskich kolei państwowych i stopnia dobrej woli ze strony Czechosłowacji.



Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

SZWECJA.

Największy okręt zbudowany w Szwecji. 28 lipca spuszczono na wodę w Göteborgu na stoczni Götawerken statek „Nike“, motorowiec o nośności 13 300 t. D. W., statek największy z dotąd zbudowanych w Szwecji i należący do towarzystwa żeglugi Transvil. Jestto cysternowiec posiadający 19 cystern ładunkowych, siła maszyny 4500 K. M. wsk. Statek został zafrachtowany na szereg lat w Time Charter przez Anglo-Saxon-Petroleum C. O.

Liczba portów szwedzkich. W Szwecji według ostatnich danych było 258 portów i 3 porty wolne. Z tych 150 pobiera opłaty portowe, oczywiście uważając się za porty urządzone. W roku 1927 w 15-tu z tych portów skoncentrowany był ruch ponad 1 miljon t. w każdym, 17 miało ponad 500 tysięcy t., 64 miały ponad 200 tysięcy t. ruchu.

BELGJA.

Podwyżka płacy belgijskich marynarzy. Od 1 lipca belgijscy marynarze otrzymują 15 % podwyżki płacy.

Ruch portu Antwerpji w lipcu. W miesiącu lipcu 1928 r. zawinęło do portu Antwerpji 801 statków morskich o łącznej ładowności 1 659 352 t., w tej liczbie 5 żaglowców, o łącznej ładowności 3685 t.

W tymże miesiącu roku 1927 cyfry powyższe przedstawiały się następująco: 957 statków morskich i 1 971 491 t. i 11 żaglowców (4296 t.). W pierwszych miesiącach roku wskutek strejku portowego obecnie już zakończonego wypada zanotować zmniejszenie się ruchu o 281 statków i 274 920 t. Średni tonaż statków na wejściu w lipcu wynosił 2 071 t.

Wśród statków na wejściu było 316 angielskich, 130 niemieckich, 77 belgijskich, 60 holenderskich, 47 francuskich, 38 norweskich, 36 duńskich, 31 szweckich, 12 fińskich, po 11 amerykańskich i włoskich, 10 greckich, 7 japonskich itd.

FINLANDJA.

Strejk robotników portowych. Porty fińskie ogarnął długotrwały strejk robotników portowych. Szwedzcy i duńscy robotnicy ogłosili blokadę fińskich statków i towarów w solidarności z robotnikami fińskimi. Ogólnie strejk daje się mało odczuwać.

Wiadomości handlowe

Należy odbierać terminowe przesyłki na stacji Gdyni.

W związku z rozbudową portu i miasta Gdyni obrót towarowy stacji kolejowej Gdynia stale wzrasta i w bieżącym sezonie dzienny dopływ przekroczył 100 wagonów, zawierających przesyłki wyłącznie dla stacji Gdynia loco. Zarząd kolejowy dokłada starań, aby umożliwić regularny dopływ i odbiór przesyłek, w tym więc celu zbudowano nowe tory wyładunkowe, oraz odpowiednio powiększono magazyn dla drobnicy. Pomimo jednak, że przy istniejących urządzeniach wyładunkowych, możliwy jest odbiór 200 wagonów dziennie (nie licząc przesyłek eksportowych, wyładowywanych w porcie), stacja Gdynia stale jest zapełniona niepodjętemi przesyłkami, a wagony, przygotowane do wydania i oczekujące odbioru na torach wyładunkowych, są przetrzymywane na postoju po kilka dni. Z tych powodów kolej coraz częściej bywa zmuszona zawieszać przyjęcie przesyłek dla Gdyni, oraz podwyższać opłaty za ich przetrzymanie (postoje i składowe) co podraża koszta sprowadzenia towarów, przez to zaś podnosi ich cenę. Przyczyną tego zjawiska jest stałe zwlekanie większości interesantów z wykupem i odbiorem przesyłek, zwłaszcza różnych materjałów budowlanych, obciążonych przez nadawców zaliczeniami, częstokroć do pełnej ich wartości, których adresaci, nie rozporządzając gotówką, nie są w możności terminowo wykupić, a tem samem i zabrać z kolei. Dyrekcja kolei państwowych w Gdańsku zwraca się do zainteresowanych władz, instytucji, przedsiębiorstw i firm handlowych, aby ładunki, nadchodzące do stacji Gdynia (zarówno wagonowe jak i drobnicowe) były na kolei terminowo wykupywane i podejmowane. Zarazem dyrekcja przestrzega, iż ze swej strony stosować będzie względem opieszałych odbiorców wszelkie środki represyjne, służące jej z art. 63 p. 1, art. 80 i 81 Cz. I taryfy towarowej, aż do sprzedaży ładunków włącznie. O ile w najbliższej przyszłości sytuacja nie ulegnie zmianie na lepsze, opłaty dodatkowe (postojowe i składowe), podwyższone obecnie pięciokrotnie, będą jeszcze podniesione, a w razie konieczności aż do 10-krotnej wysokości.

Zniżki taryfowe na kolejach niemieckich dla akwizycji polskich przewozów przez Szczecin.

Wzrastające znaczenie portów polskich, których zdolność konkurencyjną dotkliwie odczuwają porty niemieckie, zabiegające o akwizycję przewozów polskich, skłania koleje niemieckie do zastosowania środków, mających na celu skierowanie ruchu towarowego Polski do portów niemieckich. Zainteresowane sfery gospodarcze Szczecina już oddawna usilnie zabiegały o uzyskanie zniżek kolejowych dla towarów, które dawniej transportowano przez jego port. Starania te spotykały się ze sprzeciwem Hamburga wobec specjalnego uprzywilejowania Szczecina. Nowa taryfa niemiecka, która weszła w życie 7 lipca (Durchfuhr-Ausnahmetarif), dotycząca przeważnie towarów, idących z Polski via Szczecin, jest wynikiem uzgodnienia stanowiska Hamburga i Szczecina oraz wskazuje na fakt, że koleje niemieckie zdecydowane są rozpocząć walkę konkurencyjną z kolejami polskiemi. Jest to zjawisko tem ciekawsze, że, chociaż koleje niemieckie noszą się z zamiarem ogólnego podwyższenia taryf, wspomniana taryfa wyjątkowa zawiera zniżki dla przewozu towarów od 3 do 54 %. Zniżki te jednak nie objęły towarów masowych, koleje niemieckie zaś będą mogły udzielić dalszych zniżek, tylko w tym wypadku, gdy otrzymają znaczniejsze subwencje rządowe na ten cel, co w dzisiejszym układzie stosunków nie wydaje się możliwe.

(Gazeta Handlowa).

Szafki reklamowe na „Krakusie i „Światowidzie“.

Towarzystwo Chargeurs - Reunis, które utworzyło stałą komunikację okrętową między Gdynią i portami południowej Ameryki, komunikuje, że na statkach swych „Krakus“ i „Światowid“ oddaje bezpłatnie do dyspozycji polskich sfer gospodarczych szafki reklamowe.

Szafki te znajdujące się w korytarzach statku, są następującej wielkości: długość — 240 cm., wysokość — 200 cm., głębokość — 40 cm.

Zainteresowane powyższą sprawą firmy zechcą się zgłaszać do Towarzystwa Transportowego „Worms et Cie“ — Warszawa, ul. Królewska 10.

(Kupiec).

Ładowanie soli w Gdyni.

Jak podaje „Gazeta Handlowa“ spółka West Trading Compagny for Polish Salt and Soda w najbliższych tygodniach ma rozpocząć próbne ładowanie soli w Gdyni, przyczem ekspedytorem ma być Warszawskie Towarzystwo Transportowe, a maklerem dla statków ładujących sól Polska Agencja Morska. Od wyniku tej próby tak pod względem technicznym, jak i pod względem kalkulacji zależeć będzie stworzenie trwałej możności ładowania również tegoż artykułu w Gdyni.

Firma powyższa West Trading Compagny for Polish Salt and Soda jest czysto polska: przyjęła ona na siebie organizację eksportu i całe ryzyko w okresie gdy jeszcze sól nasza nie wychodziła na rynki bałtyckie, Firma ta potrafiła przekonać odbiorców, iż polska sól pod względem jej chemicznego składu, wyglądu, opakowania i ceny nie tylko nie ustępuje solom zachodnio-europejskim, lecz przeciwnie w wielu kierunkach im dorównuje, a nawet przewyższa jak np. warzonka z Inowrocławia zawiera czystej soli 98,43 %, warzonka z Wieliczki 99,75 %, sól kamienna z Wapna 98,73 %).

Importerzy skandynawscy przy-

pomnieli przy tem sobie, że przed wojną w swoim czasie kupowali sól „Hohensalza“, a warzonkę z Wieliczki od ówczesnego austrjackiego monopolu solnego w Wiedniu. Wzięcie soli polskiej na bałtyckich rynkach w ostatnich latach tak wzrosła, że kiedy przedtem wywóz soli przez Gdańsk wynosił zaledwie 500 ton, to w pierwszem półroczu b. r. wywóz ten przekroczył 20 000 ton. W Danji import polskiej soli figuruje obecnie na trzeciem miejscu, a w Szwecji na czwartem miejscu, gdy przedtem wwożono znikome ilości.

Dla rozwinięcia ładowania soli w Gdyni konieczne jest czynne poparcie miarodajnych czynników przez oddanie dla ładowania soli odpowiedniego miejsca w porcie, wybudowanie składu rządowego, korzystnie położonego, doprowadzenie toru i urządzenie dźwigarów dla ładowania soli luzem, ażeby w porcie gdyńskim, podobnie jak w Gdańsku sól można było z wagonów ładować bezpośrednio na statki. Konieczność rozładowania i zmagazynowania soli w dalej położonym magazynie utrudniałaby skuteczną konkurencję przez podrożenie, czego sól. jako artykuł tani, w stosunku do konkurencji zachodnio-europejskiej, bez uszczerbku dla rozmiarów wywozu, wytrzymaćby nie mogła.

Wprowadzenie nowych towarów eksportowych w Gdyni przez ułatwienie ładowania tych towarów i zapewnienie możności powstania odpowiednich urządzeń leży niewątpliwie w interesie portu gdyńskiego, do atrakcyjnej siły którego doda się jeszcze jeden poważny czynnik.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA

Na wejściu:

9 sierpnia: norw. par. **Orland** 1102 t. z Hull próżny (Speed), szw. par. **Anvall** 501 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Aegir** 754 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.

10 sierpnia: hld. par. **Orania** 5 760 t. z Amsterdamu próżny (Hartwig), pol. par. **Gdynia** 280 t. z Sztokholmu z pasażerami (Żegl. Polska), szw. par. **Aurania** 746 t. z Gandawy z 1 800 t. tomasówki (Pam.), norw. par. **Bomma** 462 t. z Gdańska próżny (Polski Lloyd), pol. par. **Tczew** 344 t. z Antwerpji przez Gdańsk z 500 t. tomasówki (Żegl. Polska), szw. par. **Kjell** 687 t. z Trelleborga próżny (Polsko-Skand.).

11 sierpnia: łot. par. **Krimulda** 1 151 t. z Gandawy próżny (Hartwig), łot. par. **Kalpaks** 1 183 t. z Rotterdamu próżny (Voigt).

12 sierpnia: ang. par. **Medmenham** 2 184 t. z Rangoonu z 5900 t. ryżu (Pam), fr. par. **Pologne** 1 841 t. z Kłajpedy z 12 pasażerami i 7 t. wina (C. G. T.), szw. par. **Gudrun** 452 t. z Karlskrony próżny (Pam), ang. par. **Akenside** 1 139 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand.), łot. par. **Kokness** 1 045 t. z Calais próżny (Hartwig).

13 sierpnia: norw. par. **Pan** 747 t. z Antwerpji z 1975 t. tomasówki (Hartwig), pol. par. **Poznań** 1 122 t. z Gandawy z 2800 t. tomasówki (Żegl. Polska), niem. par. **Altenfelde** 1494 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Gotland** 592 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand), norw par. **Vossa** 775 z Halden próżny (Polsko-Skand.).

14 sierpnia: niem. par. **Harald** 1 091 z Västeras próżny (Pan).

15 sierpnia: szw. par. **Trio** 832 t. z Halmstadu próżny (Polsko - Skand.), niem. par. **Travemünde** 1 057 t. z Lubeki próżny (Polsko-Skand.).

16 sierpnia: łot. par. **Kaupo** 1 458 t. z Sztokholmu próżny (Speed), szw. par. **Gertrud Bratt** 844 t. z Limmericku próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Teutonia** 768 t. z Szczecina próżny (Polski-Lloyd), szw. par. **Portos** 1 072 t. z Dieppe próżny (Polsko-Skand), niem. żagl. z mot. **Elisabeth** 60 t. z Gdańska próżny (Polski Lloyd).

17 sierpnia: szw. par. **Hernodia** 732 t. z Vilvorde z 1930 t. tomasówki (Pam).

18 sierpnia: duń. par. **Frankrig** 779 t. z Fredrikshamnu próżny (Polsko-Skand.), fr. par. **Virginie** 3 463 t. z Rygi i Kłajpedy z 19 pasażerami i 1 samochodem (C. G. T.), niem. par. **Rival** 353 t. z Hamburga z 305 t. ryżu (Hartwig), łot. par. **Mars** 278 t. z Ystadu próżny (Pam), szw. par. **Cecil** 776 t. z Munkedalu próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Victoria** 1 160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

9 sierpnia: łot. par. **Everene** 1 064 t. do Kotki z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. **Emmy** 706 t. do Ekenäs z węglem (Polsko-Skand.).

10 sierpnia: szw. par. **Macedonia** 933 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), hld. par. **Orania** 5760 t. do Amsterdamu z 447 pasażerami (Hartwig).

11 sierpnia: szw. hol. **Balder** 14 t. z szw. licht. **Menja** 573 t. i **Fenja** 570 t. do Malmö z węglem (Pam), pol. par. **Gdynia** 280 t. do Oslo z 45 pasażerami (Żegl. Polska), szw. par. **Anvall** 501 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Bomma** 462 t. do Osio z 206 t. otrab ryżowych (Polski Lloyd), duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 126 t. do Aarhus z węglem (Reinhold).

12 sierpnia: szw. par. **Gustaf Wasa** 978 t. do Rönneby z węglem (Polsko-Skand.), fr. par. **Pologne** 1 841 t. do Havru z 79 pasażerami i 8 t. towarów kolonjalnych (C. G. T.), norw. par. **Orland** 1 102 t. do Göteborga z węglem (Speed), szw. par. **Kjell** 687 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.).

13 sierpnia: szw. par. **Gudrun** 452 t. do Sölvesborga z węglem (Pam), szw. par. **Aegir** 754 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.).

14 sierpnia: łot. par. **Kalpaks** 1 183 t. do Kirkkoniemi z węglem (Voigt), szw. par. **Aurania** 746 t. do Sikea próżny (Pam), łot. par. **Krimulda** 1 151 t. do Lipawy z węglem (Hartwig).

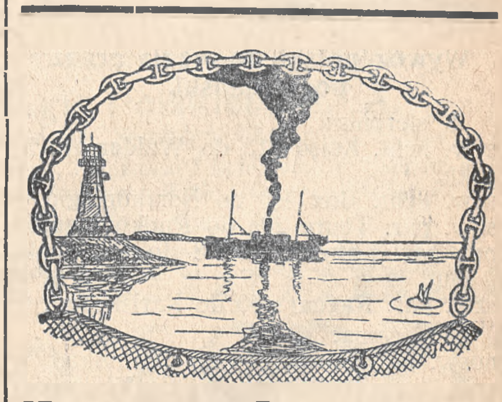
15 sierpnia: ang. par. **Akenside** 1 139 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.).

16 sierpnia: niem. par. **Gotland** 592 t. do Kłajpedy z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. **Kokness** 1 045 t. do Rygi z węglem (Hartwig), norw. par. **Vossa** 775 do Halden z węglem (Polsko-Skand).

17 sierpnie: pol. par. **Tczew** 344 t. do Karrebäksminde z węglem (Żegl. Polska), niem. par. **Altenfelde** 1 494 t. do Limhamnu z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. **Elisabeth** 60 t. do Kłajpedy z węglem (Polski Lloyd).

18 sierpnia: niem. par. **Travemünde** 1 057 t. do Kłajpedy z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Harald** 1 091 t. do Sztokholmu z węglem (Pam), norw. par. **Pan** 74 t. do Gdańska próżny (Hartwig), fr. par. **Virginie** 3 463 t. do Havru z 317 pasażerami i 2 t. drobnicy (C. G. T.).

19 sierpnia : szw. par. **Trio** 832 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. **Mars** 278 t. do Halmstadu z węglem (Pam), szw. par. **Gertrud Bratt** 844 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Rival** 352 t. do Gdańska próżny (Hartwig), niem. par. **Teutonia** 768 t. do Rygi z węglem (Polski Lloyd).



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń- — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

9 sierpnia:
łot. par. **Everene** 1 064 t. do Kotki,
łot. par. **Emmy** 706 do Ekenäs.
10 sierpnia:
szw. par. **Macedonia** 933 do Gefle.
11 sierpnia:
szw. licht. **Menja** 573 do Malmö,
szw. licht. **Fenja** 570 do Malmö,
szw. par. **Anvall** 501 do Gefle,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Aarhus.
12 sierpnia:
szw. par. **Gustaf Wasa** 978 do Rönneby,
norw. par. **Orland** 1 102 do Göteborga,
szw. par. **Kjell** 687 do Varbergu.
13 sierpnia:
szw. par. **Gudrun** 452 do Sölvesborga,
szw. par. **Aegir** 754 do Landskrony.
14 sierpnia:
łot. par. **Kalpaks** 1 183 do Kirkkoniemi,
łot. par. **Krimulda** 1 151 do Lipawy.
15 sierpnia:
ang. par. **Akenside** 1 139 do Gandawy.
16 sierpnia:
niem. par. **Gotland** 592 do Kłajpedy,
łot. par. **Kokness** 1 045 do Rygi,
norw. par. **Vossa** 775 do Halden.
17 sierpnia:
pol. par. **Tczew** 344 do Karrebäksminde,
niem. p. **Altenfelde** 1 494 do Limhamnu,
niem. żagl. z mot. **Elisabeth** 60 do Kłajpedy.
18 sierpnia:
niem. par. **Travemünde** 1 057 do Kłajpedy,
niem. par. **Harald** 1 091 t. do Sztokholmu.
19 sierpnia:
szw. par. **Gertrud Bratt** 844 do Göteborga,
szw. par. **Trio** 832 do Halmstadu,
szw. par. **Portos** 1 072 do Sundsvallu,
łot. par. **Mars** 278 do Halmstadu.

Statki powyższe wywiozły łacznie 57 199 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

8 sierpnia:
szw. licht. **Kelsö** 813 do Waldemarsviku,
szw. licht. **Box** 460 do Norrköpingu,
szw. par. **Thure** 295 do Rudköpingu,
pol. par. **Katowice** 1 108 do Sztokholmu,
szw. par. **Ragnar** 430 do Karlskrony,
9 sierpnia:
norw. par. **Sproit** 334 do Granviku,
szw. par. **Trelleborg** 378 do Kłajpedy,
norw. par. **Tello** 1 476 do Kirkenäs,
10 sierpnia:
łot. par. **Gauja** 895 do Rygi,
szw. par. **Viola** 764 do Sundsvallu,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
wł. par. **Raffaello** 2 173 do Genui,
fsk. mot. **Tankar** 230 do Skelleftea,
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo (i z drzewem),
łot. par. **Mars** 278 do Ystadu,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
niem. par. **Consul Poppe** 877 do Gandawy,
11 sierpnia:
duń. par. **Belgien** 1 174 do Kopenhagi,
szw. par. **Elna** 916 do Ystadu,
szw. licht. **Hallsta III** 473 do Ahus,
łot. par. **Abava** 464 do Rygi,
łot. par. **Kandava** 1 170 do Rygi,
szw. par. **Anna** 715 do Vesteras,
ang. par. **Harlyn** 1 200 do Kopenhagi,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
szw. par. **Oceanic** 1 302 do Gefle,
szw. par. **Mercur** 800 do Landskrony,
szw. par. **Emil R. Boman** 711 do Helsingborga,
12 sierpnia:
szw. par. **Vidar** 1 198 do Norresundet,
est. par. **Borghild** 431 do Faaborga,
szw. par. **Gunvall** 865 do Norrköpingu,
est. żagl. z mot. **Lonni** 60 do Mullerup,
niem. licht. **Hinrich Kiehn** 376 do Aalborga,
niem. licht. **Grete Kiehn** 370 do Odense.
13 sierpnia:
duń. ż. z mot. **Jens** 125 do Fanö,
szw. par. **Ribersborg** 705 do Karlskrony,
łot. par. **Kuldiga** 1 187 do Rygi,
szw. par. **Gusten** 352 do Trelleborga,
duń. par. **Feddy** 571 do Vejle,
14 sierpnia:
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
szw. par. **Tom** 1 162 do Sztokholmu,
szw. par. **Carlsten** 344 do Mariageru,
duń. par. **Alf** 1 374 do Oslo,
szw. par. **Erik** 123 na Bornholm,
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy,
hld. żagl. z mot. **Jupiter** 91 do Sterenbro,
szw. mot. **Gripen** 320 do Oernsköldsviku,
15 sierpnia:
gd. par. **F. G. Reinhold** 706 do Hernösandu,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
norw. par. **Gunnar** 714 do Oslo,
szw. par. **Wilhelmina** 698 do Horsensu,
niem. par. **Hilde** 551 do Wyborga,
niem. p. **Spitzberg** 154 do Rudköpingu,
niem. żagl. z mot. **Uli** 56 na Bornholm,
duń. par. **Paul Möller** 138 do Odense,
szw. par. **Göta** 674 do Oskarshamnu,
niem. żagl. z mot. **Bishorst** 89 do Nakskov,
łot. par. **Turaida** 1 476 do Rygi.

Statki powyższe wywiozły łacznie 97 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

8 sierpnia:
norw. par. **Ibsjörn** 297 do Bostonu,
niem. p. **Lotte Reith** 923 do Gandawy,
duń. par. **Magnus** 781 do Bordeaux (i z tow.),
hld. par. **Odysseus** 606 do Amsterdamu,
9 sierpnia:
niem. par. **Orest** 382 do Rotterdamu (i z tow.).
10 sierpnia:
szw. par. **Ingeborg** 191 do Norrköpingu (i z tow.),
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo (i z węglem),
duń. par. **Taarnholm** 728 do Manchesteru, (i z tow.),
norw. par. **Karen** 426 do Westhartlepoolu.
11 sierpnia:
niem. par. **Hernia** 332 do Sunderlandu,
niem. par. **Hans Rudolf Reichel** 340 do Rotterdamu (i z tow.).
12 sierpnia:
niem. par. **Donar** 435 do Amsterdamu,
14 sierpnia:
norw. par. **Hundvaag** 323 do Newcastle.

Statki powyższe wywiozły łącznie 26 000 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

9 sierpnia:
niem. par. **Asgard** 1 440 z Rouen,
duń. ż. z mot, **Skibladner** 46 z Malmö.
10 sierpnia:
szw. par. **Gripen** 319 z Londynu,
duń. mot. **Maagen** 97 z Kopenhagi,
duń. par. **Helga** 317 z Aabenraa.
14 sierpnia:
norw. par. **Gol** 563 z Stavangeru.
15 sierpnia:
niem. p. **Consul Suckau** 212 z Ipswich.

Statki powyższe przywiozły łacznie 4 900 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

10 sierpnia:
szw. par. **Wilhelmina** 698 z Oskarshamnu,
szw. par. **Rewa** 715 z Vesteräs (z rud. cynk.),
niem. par. **Fricka** 1 583 z Follonica,
14 sierpnia:
pol. par. **Kraków** 1 121 z Lulea.

Statki powyższe przywiozły łacznie 9 400 ton rudy.

Wywóz cementu przez port gdański

9 sierpnia:
est. par. **Lillan** 129 do Kłajpedy.
12 sierpnia:
szw. ż. z mot. **Gustaf** 75 do Halmstadu,
13 sierpnia:
szw. żagl. z mot. **Amalia** 47 do Helsingborga.
szw. żagl. z mot. **Sidonia** 54 do Oslofjordu.
14 sierpnia:
niem. żagl. z mot. **Hans Georg** 81 do Norrköpingu.
15 sierpnia:
szw. żagl. z mot. **Elisabeth** 129 do Helsingborga,
niem. żagl. z mot. **Olga** 97 do Sundsvallu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 100 ton cementu.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

11 sierpnia:
niem. par. **Scharhörn** 115 do Kłajpedy.

Statek powyższy wywiózł 200 ton cukru.

Wwóz pszenicy przez port gdański.

11 sierpnia:
duń. mot. **Elly** 70 z Trelleborga.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

8 sierpnia:
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
szw. par. **Sven** 191 z Helsingforsu.
9 sierpnia:
szw. par. **Egon** 291 z Malmö,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.).
10 sierpnia:
niem. par. **St. Lorenz** 443 z Lubeki,
pol. par. **Tczew** 344 z Antwerpji,
norw. par. **Ara** 557 z Göteborga,
niem. par. **Henny** 439 z Szczecina,
ang. par.**Baltonia** 2390 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Bacchus** 362 z Rotterdamu,
fr. par. **Caudebec** 796 z Bordeaux.
11 sierpnia:
niem. mot. **Charlotte** 245 z Kopenhagi (i z samoch.),
niem. par. **Riga** 575 z Lubeki,
duń. par. **Hjortholm** 843 z Liverpoolu.
12 sierpnia:
hld. par. **Iris** 720 z Amsterdamu.
13 sierpnia:
szw. par. **Smaland** 5 021 z Göteborga.
niem. par. **Johanna** 672 z Hamburga,
14 sierpnia:
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
niem. par. **Marianne** 609 z Hamburga,
ang. p. **Kolpino** 1 465 z Hull (i z pas.),
ang. par. **Haarlem** 564 z Grangemouth,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Londynu (i z pas.),
niem .par. **Norderney** 547 z Hamburga,
niem. par. **Rhea** 293 z Bremy.
15 sierpnia:
niem. par. **Egeria** 382 z Rotterdamu.
niem. par. **Vulkan** 347 z Rotterdamu,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

8 sierpnia:
niem. par. **Hinrich** 308 do Lipawy,
duń. par. **Magnus** 781 do Bordeaux (i z drz.),
niem. par. **Merkur** 365 do Rygi.
9 sierpnia:
ang. par. **Borodino** 1 091 do Rygi,
niem. par. **Birgit** 175 do Lipawy,
szw. par. **Sven** 191 do Göteborga,
ang. par. **Baltriger** 658 do Londynu (i z pas.).
10 sierpnia:
szw. par. **Ingeborg** 191 do Norrköpingu (i z drz.),
duń. par. **Tarnholm** 728 do Manchesteru (i z drz.),
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu,
ang. par. **Smolensk** 1 534 do Londynu (i z pas.),
fr. par. **Caudebec** 796 do Królewca.
11 sierpnia:
szw. par. **Egon** 291 do Helsingforsu,
duń. par. **Niord** 233 do Kopenhagi,
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi).
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga,
niem. par. **Hans Rudolf Reichel** 340 do Rotterdamu (i z drz.),
12 sierpnia:
niem. par. **Riga** 571 do Tallinnu.
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.).
13 sierpnia:
niem. par. **Wiborg** 350 do Kotki.
14 sierpnia:
duń. par. **Estonia** 3820 do Nowego Yorku (i z pas.),
szw. par. **Smaland** 1820 do Sundsvallu,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.),
15 sierpnia:
niem. par. **Rhea** 293 do Królewca,
hld. par. **Iris** 404 do Amsterdamu.



Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie sierpnia

(w tonach)

WYWÓZ: Prod mineralne: węgiel 163 260, parafina 55,5, cement 1 511, smoła 59, oleje 275, sól potasowa 795,5, soda 223,6, piryt 180, koks 931.

Prod. roślinne: ow. strączkowe 28,6, maczka kartoflana 70, cukier sur. 651,6, rafinada 30, drzewo 22 959.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 61,8, jaja 9,8, bydło 24, skóry 103,5.

WWÓZ: Prod mineralne: fosforyty 5 412, tomasówka 500, kamienie 685, siarka 60, ruda żelazna 1 514, żelazo i stal 254, złom 3 113, miedź 90, maszyny 16,4.

Prod. roślinne: pszenica 1 564, ryż 949, lniane siemię 66,9, oleje 297,5, ekstrakt garbnikowy 66, bawełna 11.

Prod. zwierzęce: smalec 794, śledzie sol. 3 970, tłuszcze 219, skóry 146.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
13. 9.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	18. 9.	Estonia	Baltic America Line
30. 9.	„ „	„ „	9. 10.	Lituania	„
18. 10.	„ „	„ „	25. 10.	Estonia	„
28. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	28. 8.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
31. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	31. 8.	„	„
7. 10.	„ Lipawy	„ Londynu	7. 9.	Baltara	„
4. 9.	„ Londynu	„ Kłajp. i Lipawy	4. 9.	„	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdyni odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
31. 8.	z Le Havre	do Le Havre	31. 8.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.